



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 138]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 13, 2006/भाद्र 22, 1928

No. 138]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 13, 2006/BHADRA 22, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 सितम्बर, 2006

सं. टीएएमपी/71/2005-जीटीआईपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राईवेट लिमिटेड से इसके दरों के मान के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/71/2005-जीटीआईपीएल

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राईवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल).....

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2006 के 23वें दिन पारित किया गया)

यह मामला गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राईवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) से इसके दरों के मान के निर्धारण हेतु दिनांक 19 दिसम्बर, 2005 को प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2 चूंकि, जीटीआईपीएल के प्रचालन 15 मार्च, 2006 से आरंभ होने थे, इसलिए इसने जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क को एक अंतरिम उपाय के रूप में लागू करने का प्रस्ताव किया था। इस प्राधिकरण ने 14 मार्च, 2006 के आदेश द्वारा 15 मार्च, 2006 से 6 माह की अधिकतम अवधि के लिए जीटीआईपीएल द्वारा कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों हेतु जेएनपीटी के मौजूदा दरों के मान को अपनाने का अनुमोदन कर दिया था।

2. जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित प्रमुख मुद्दों का उल्लेख किया था :-

- (i) जीटीआईपीएल ने निर्माण-प्रचालन-हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर जेएनपीटी के बल्क टर्मिनल के कंटेनर टर्मिनल के रूप में पुनः विकास के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के साथ 30 वर्ष की अवधि के लिए 10 अगस्त, 2004 को एक लाइसेंस करार निष्पन्न किया है।
- (ii) लाइसेंस करार के अनुसार, जीटीआईपीएल द्वारा उन्हें आबंटित भूमि के लिए जेएनपीटी को 5% (वार्षिक पट्टा प्रभार) वार्षिक वृद्धि के शर्ताधीन 24.63 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष की दर पर प्रतिवर्ष अग्रिम तौर पर पट्टा प्रभारों का भुगतान किया जाना है।
- (iii) लाइसेंसिंग करार के अनुसार, जीटीआईपीएल निम्नलिखित परियोजना सुविधाएं और सेवाएं प्रदान करने का प्रस्ताव करता है :-

- (क) वर्तमान बल्क कार्गो (बीबी1/बीबी2 और बीबी3/बीबी4) के वर्तमान घाट को चौड़ा करना।
- (ख) 14 मीटर चौड़े नए केन्द्रीय पट्टा पुल का निर्माण, उत्तरी पुल की पुनः मरम्मत करना और दक्षिणी पट्टा पुल को चौड़ा करना।
- (ग) वर्तमान कार्गो शैड, बैगिंग शैड और रेलवे प्लेटफार्म शैडों का विघटन करना और क्षेत्र को कंटेनर यार्ड में विकसित करना।
- (घ) बेहतर गेट नियंत्रण और यातायात की आवश्यकता हेतु अलग से शैड परिसर।
- (ङ) जेएनपीटी टर्मिनल और इसके क्षेत्र की परिधि के साथ-साथ सुरक्षा बाड़।
- (च) जीटीआईपीएल द्वारा लगाए जाने वाले न्यूनतम कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर इस प्रकार हैं :-

उपस्कर	लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 24 माह के भीतर	लाइसेंस दिए जाने की तारीख के 60 माह के भीतर अथवा परिसंपत्ति सौंपे जाने की तारीख, इनमें से जो भी पहले हो
आरएमक्यूसी	06	08
आरटीजीसी	18	29
आरएमजीसी	02	03
आरएसटी	04	04
खाली हैंडलर्स	04	04
ट्रैक्टर ट्रेलर	70	86

- (छ) जीटीआईपीएल के पास लाइसेंसशुदा क्षेत्र के भीतर अपना रीफर यार्ड होगा।
- (ज) लाइसेंस दिए जाने की तारीख के 60 माह के भीतर लगभग 18 हेक्टेयर क्षेत्र का सुधार किया जाएगा।

(iv) जीटीआईपीएल ने निम्नलिखित न्यूनतम शुल्क की गारंटी दी है :-

प्रचालन का वर्ष	कुल टीईयू
प्रथम वर्ष	130,000
दूसरा वर्ष	350,000
तीसरा वर्ष	536,000
चौथा वर्ष	735,000
पांचवा वर्ष	950,000
छठा वर्ष	1,200,000
सातवां वर्ष और उसके आगे	1,300,000

- (v) लाइसेंस करार के अनुसार, जीटीआईपीएल को जेएनपीटी के 236 अधिशेष कर्मचारियों को रोजगार प्रदान करना है, जिनकी बल्क टर्मिनल के विकास के परिणामस्वरूप और लाइसेंस के परिणामस्वरूप बशर्ते कि कर्मचारियों द्वारा विकल्प का उपयोग किया जाता है, अधिशेष के रूप में पहचान की गई है। इन 236 कर्मचारियों के संबंध में लाइसेंस करार के अनुसार वित्तीय खर्च 6.22 करोड़ रुपए है।
- (vi) पोत से संबंधित सभी प्रभार जेएनपीटी द्वारा प्रत्यक्ष रूप से प्रयोक्ताओं से वसूल किए जाएंगे। जीटीआईपीएल द्वारा लगाए गए कंटेनर प्रहस्तन प्रभार की उद्भूत प्रतिशतता (35.503%) के आधार पर जेएनपीटी के साथ हिस्सेदारी की जाएगी। सरकार की नीति के अनुसार और जैसाकि लाइसेंस करार में उल्लेख किया गया है, राजस्व के बंटवारे को टीएमपी द्वारा शुल्क के निर्धारण/संशोधन हेतु लागत के रूप में हिसाब में नहीं जोड़ा/लगाया जाएगा।
- (vii) लाइसेंस करार के अनुसार 900 करोड़ रुपए के निवेश का अनुमान लगाया गया है। वर्तमान अनुमानों के अनुसार उपस्कर, सिविल, आईटी और अन्य आधारभूत ढांचे पर जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश लगभग 907 करोड़ रुपए है।
- (viii) जीटीआईपीएल की लेखांकन अवधि जनवरी से दिसम्बर है।
- (ix) प्रचालन आरंभ होने पर टर्मिनल की आकार क्षमता 6,55,200 टीईयू बैठती है, जिसका प्रचालन आरंभ होने के तीसरे वर्ष तक बढ़कर 13,00,000 टीईयू होने का अनुमान है।
- (x) वर्ष 2006, 2007 और 2008 में कर्मचारियों की कुल संख्या क्रमशः 320, 408 और 408 होने का अनुमान है (जेएनपीटी से लिए गए कर्मचारियों को मिलाकर)।
- (xi) जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी को 15 करोड़ रुपए की अग्रिम (अपफ्रंट) अदायगी की है।
- (xii) (क) लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर जीटीआईपीएल एक रुपए के मुआवजे पर जेएनपीटी को परियोजना संबंधी सुविधाएं सौंप देगा।
- (ख) चल प्रहस्तन उपस्करों का मूल्यांकन एक मूल्यांकक द्वारा किया जाएगा और यदि जेएनपीटी को उन उपस्करों की आवश्यकता होगी तो वह आंके गए मूल्य की अदायगी करके उन उपस्करों को प्राप्त करेगा।
- (xiii) धूपट, आय/व्यय और निवेश के केवल समेकित आंकड़ों का परिकलन किया जाए और उनका अलग-अलग ब्योरा न दिया जाए।

2.2

जीटीआईपीएल प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें निम्नानुसार हैं :-

- (क) पहले 3 वर्षों के लिए यातायात का अनुमान इस प्रकार है :-

वर्ष	धूपट टीईयू में
2006 (9 माह के लिए)	4,11,600
2007	9,30,000
2008	11,05,000

वर्ष 2007 के लिए 126% की वृद्धि दर और वर्ष 2008 के लिए 19% की वृद्धि दर पर विचार किया गया है।

- (ख) कंटेनर से संबंधित जेएनपीटी के वर्तमान शुल्क में 35.85% की सामान्य उर्ध्वगामी वृद्धि मानते हुए शुल्क का प्रस्ताव किया गया है। जेएनपीटी के दरों के मान को आधार माना गया है और जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सुझाव दिया गया है, कुछेक संशोधनों को शामिल किया गया है।
- (ग) वर्तमान प्रशुल्क (जेएनपीटी) पर जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित निवल घाटे की स्थिति इस प्रकार है :-

	2006 (वाई +1)	2007 (वाई +2)	2008 (वाई +3)
1. निवल घाटा (करोड़ रुपए)	-118.39	-90.21	-52.32
2. प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	95%	32%	16%

3. निर्धारित परामर्शदायी प्रक्रिया के अनुसार जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव को जेएनपीटी और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को सम्बन्धी टिप्पणी हेतु भेजा गया था।

4. संबंधित प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को पुनः सूचना के रूप में जीटीआईपीएल को भेज दिया गया था। जीटीआईपीएल के प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं द्वारा की गई टिप्पणियों का जीटीआईपीएल ने उत्तर दे दिया है।

5. प्रस्ताव की प्रारम्भिक जांच के आधार पर 4 अप्रैल, 2006 के पत्र द्वारा जीटीआईपीएल से अनुरोध किया गया था कि वह अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण उपलब्ध कराए। जीटीआईपीएल ने दिनांक 13 जून, 2006 के अपने पत्र द्वारा हमारे प्रश्नों का उत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे सारणी में दिए गए हैं :-

क्र.सं. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न

जीटीआईपीएल द्वारा दिए गए उत्तर

1. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के स्तरों के बंधमार्क से संबद्ध किया जाना चाहिए। उल्लेखीय रूप से प्रचालन संबंधी रणनीतियों और लाइसेंस करार की कार्ययोजना में पुनः विकसित किए गए टर्मिनलों की विभिन्न सुविधाओं के उत्पादकता स्तरों का उल्लेख किया गया है। कृपया, उत्पादकता के बंधमार्क स्तरों का उल्लेख करें, जिसे संबंधित प्रशुल्क मदों के निर्धारण की शर्तों के रूप में दरों के मान में शामिल किया जाना चाहिए।

अनुच्छेद 8.1 खंड 8.1.VIII (लाइसेंस करार का पृष्ठ 34) के अनुसार प्रचालन के दूसरे वर्ष से दक्षता संबंधी विनिर्दिष्ट मापदंड प्रति क्यूसी प्रति घंटा कम से कम एकल क्रेन उत्पादकता 20 संचलन है। जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2006, 2007 और 2008 में प्रति घंटा मानी गई क्रेन उत्पादकता क्रमशः 20, 22 और 24 है।

प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 6.8 का पालन करते हुए, दरों के मान में दक्षता संबद्ध प्रशुल्क योजना का प्रावधान किया गया है।

2. लाइसेंस करार के अनुच्छेद 8.58 में जीटीआईपीएल द्वारा प्रहस्तन किए गए कार्यों पर जीटीआईपीएल द्वारा आधारभूत उपकरण लगाने और इससे होने वाली आय को जेएनपीटी को सौंपने का प्रावधान है। कथित धारा में उपकरण की राशि के बराबर जीटीआईपीएल के दरों के मान में स्वतः वृद्धि का भी उल्लेख है। यह उल्लेखनीय है कि ऐसी व्यवस्था यदि कोई है, यह अधिनियम और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लिखित शुल्क निर्धारण प्रबंध के अनुरूप नहीं होगी।

लाइसेंस करार निष्पन्न करने के लिए अनुच्छेद 8.58 एक पूर्व शर्त थी। बहरहाल, इस संबंध में टीएएमपी के विचारों को नोट कर लिया गया है। उचित समय में जेएनपीटी को इस संबंध में सूचित कर दिया जाएगा।

3. दिए गए घोषणा पत्र में 31 मार्च, 2009 तक की अवधि की प्रशुल्क वैधता का उल्लेख किया गया है। चूंकि, लागत विवरण 31 दिसम्बर, 2008 तक प्रस्तुत के लिए किए गए हैं, वैधता 31 दिसम्बर, 2008 को समाप्त हो जाएगी।

जीटीआईपीएल का लेखा वर्ष कैलेंडर वर्ष है। इसलिए, लागत विवरण दिसम्बर, 2008 तक प्रस्तुत किए गए हैं।

(संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत करते समय जीटीआईपीएल ने वर्ष 2008 तक के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं)।

4. क्षमता :

लाइसेंस करार की प्रचालनात्मक रणनीतियों और कार्ययोजना (अनुबंध-2) में बर्थ उत्पादकता, सकल क्रेन उत्पादकता, स्टैक उत्पादकता और हैब उत्पादकता का निर्धारण किया गया है। इस संदर्भ में कृपया निम्नलिखित का स्पष्टीकरण दें :-

नियोजित पूंजी के आंकड़ों में सुधार कार्यों संबंधी व्यय को भी शामिल किया गया है। सुधार कार्य से टर्मिनल की क्षमता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है और इसे लाइसेंस करार की आवश्यकता के अनुसार किया जा रहा है। सुधार कार्य संबंधी व्यय (लगभग) 1140 मिलियन रुपए बैठता है।

(i) नियोजित पूंजी के आंकड़े दर्शाते हैं कि विचाराधीन वर्षों के भीतर लगभग पूर्ण निवेश किया जाएगा। बहरहाल, क्षमता के आकलन में इस स्थिति को दर्शाया नहीं गया है।

क्वेसाइड की क्षमता के निर्धारण हेतु जिन मापदंडों पर विचार किया गया है, वे हैं : प्रयोग में लाए गए आरएमक्यूसी की संख्या और प्रति घंटे संचलनों की संख्या।

(ii) क्षमता का आकलन संबंधित वर्ष में सृजन की गई/की जाने वाली सुविधाओं के निर्धारित मापदंडों के संदर्भ में किया जाना चाहिए और यह जीटीआईपीएल द्वारा आशान्वित वास्तविक कार्यनिष्पादन पर आधारित नहीं होना चाहिए। क्षमता के आकलन की समीक्षा की जानी चाहिए और अपनाए गए प्रत्येक मापदंड का औचित्य दिया जाना चाहिए।

टर्मिनल की क्षमता का निर्धारण करने हेतु मापदंड यार्ड की क्षमता और उपयोग में लाए गए विभिन्न उपस्कर हैं।

टर्मिनल की क्षमता जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा आकलन किया गया है, निम्नानुसार है :-

	2006 9 माह हेतु	2007	2008
क्वेसाइड क्षमता	600600	1341010	1462920
टर्मिनल की क्षमता	671389	1328600	1328600
क्षमता	600600	1328600	1328600

(iii) प्रचालन रणनीति में उल्लिखित 30 संचलन प्रति घंटे की तुलना में तीन वर्षों में क्वे केन क्रमशः 20, 22, 24 संचलन प्रति घंटे पर विचार करने का कारण।

बीओटी अवधि के दौरान हमारा अंतिम लक्ष्य 30 संचलन प्रति घंटा हासिल करना है और जैसाकि वर्ष 2 और 3 में देखा गया है, हम इस दिशा में कार्य कर रहे हैं। एक बार ही चीज स्थिर हो जाए और सभी बातें, जोकि उत्पादकता का हिस्सा हैं, जैसेकि जहाज का आकार उत्पाद-मिश्र, निकासी आदि, अनुकूल हो जाए, यह उत्पादकता प्राप्त होने की आशा है।

(iv) वर्ष 2007 के लिए 7 आरएमक्यूसी की संख्या की तुलना में वर्ष 2008 के लिए 6 आरएमक्यूसी की संख्या पर विचार किए जाने का कारण।

(जीटीआईपीएल ने क्षमता आकलन की समीक्षा की है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006 में 5 और वर्ष 2007 और 2008 प्रत्येक में 7.60 आरएमक्यूसी को अपनाया है। संशोधित क्षमता उपरोक्त दी गई सारणी के अनुसार है।)

5. यातायात :

यातायात के अनुमानों के संबंध में कृपया निम्नलिखित का उल्लेख करें :-

ये अनुमान प्रस्तावित ग्राहकों द्वारा आकलन किए गए अनुमानों के आधार पर हुई सहमति पर आधारित है।

(i) वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए यातायात के अनुमानों का आधार

(जीटीआईपीएल ने ग्राहक-वार यातायात अनुमान प्रस्तुत किए हैं।)

ये अनुमान प्रस्तावित ग्राहकों द्वारा आकलन किए गए अनुमानों के आधार पर हुई सहमति पर आधारित है। ग्राहकों के अनुमानों पर आकलन किया गया प्रतिशत इस प्रकार है :-

(ii) कृपया, कंटेनर की संबंधित श्रेणी के कंटेनर थ्रूपुट जोड़ में अनुमानित कंटेनर मिश्र हेतु आधार को स्पष्ट करें।

क्र०सं०	कंटेनर की किस्म	कुल यातायात का प्रतिशत	भरे हुए और खाली का प्रतिशत
1.	सामान्य और रीफर	94%	भरा हुआ 75% खाली 25%
2.	तटीय	1%	भरा हुआ 75% खाली 25%
3.	पोतांतरण	4%	भरा हुआ 50% खाली 50%

4.	उत्तरगाव	0.5%	मरा हुआ 100%
5.	ओडीसी	0.5%	मरा हुआ 60% खाली 40%

(iii) जीटीआईपीएल ने रीफर कंटेनर्स का प्रहस्तन करने के लिए प्रशुक्क का प्रस्ताव किया है। बहरहाल, कंटेनर की किसी भी श्रेणी के अंतर्गत रीफर कंटेनरों के संबंध में यातायात का अनुमान नहीं लगाया है।

चूंकि, सामान्य/रीफर बॉक्स का प्रहस्तन करने का प्रभार एक समान है, रीफर के लिए अलग से कोई ब्योरा नहीं दिया गया है। इसलिए, रीफर परिवीक्षण प्रभारों हेतु रीफर का ब्योरा अलग से दिया गया है।

6. प्रचालन आय :

(i) कृपया विचारार्थ सभी वर्षों के लिए जेएनपीटी के दरों के मान और प्रस्तावित दरों के मान पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय के आकलन का ब्योरा दें।

जीटीआईपीएल ने आय का अपेक्षित आकलन प्रस्तुत किया है।

(ii) कृपया, ठहरने के समय का विश्लेषण और प्रस्तावित मंडारण प्रभासों से होने वाली आय का आकलन प्रस्तुत करें।

जीटीआईपीएल ने अपेक्षित विश्लेषण और आय का आकलन प्रस्तुत किया है।

7. (क) प्रचालनरत और प्रत्यक्ष श्रम

(i) कृपया, विचारार्थ सभी वर्षों के लिए प्रचालनरत श्रम के अंतर्गत कर्मचारियों की संख्या और प्रति कर्मचारी औसत लागत का ब्योरा दें। कर्मचारियों की संख्या, विभिन्न श्रेणियों के लिए कुल मजूरी, श्रमिकों की तैनाती पद्धति, प्रचालन के लिए मानवशक्ति पैमाने के संदर्भ में अनुमानित श्रम लागत का औचित्य प्रस्तुत करें। कृपया, इसके टर्मिनल की प्रति टीईयू कर्मचारी लागत का भी सल्लेख करें।

जेएनपीटी से 20 व्यक्तियों सहित कुल 428 व्यक्तियों (40 अस्थायी कर्मचारियों और परामर्शदाताओं को छोड़कर) पर विचार किया गया था, जबकि लाइसेंस करार में 900 व्यक्तियों पर विचार किया गया था।

जेएनपीटी के कर्मचारियों का जीटीआई में समावेश करने का विचार है और इसलिए, उनका वेतन जीटीआई के स्तर के बराबर माना गया है।

कर्मचारी की लागत का आकलन करने के लिए जीटीआईपीएल द्वारा विचार किए गए कर्मचारियों की कुल संख्या में जेएनपीटी से लिए गए कर्मचारी भी शामिल हैं, यह स्पष्ट नहीं है कि क्या जेएनपीटी के सभी 236 कर्मचारी जीटीआईपीएल द्वारा लिए गए हैं। इसलिए, कृपया जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी से लिये गए कर्मचारियों की संख्या और जीटीआईपीएल में उनकी लागत का उल्लेख किया जाए, जिस पर प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत में विचार किया गया था।

प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम के अंतर्गत कुल लागत आईएनआर 1,350,000 रुपये प्रतिवर्ष (पहले वर्ष में) दर्शायी गई है। इसमें रीफर्स की मॉनीटरिंग के लिए केवल 9 कर्मचारी हैं।

वेतन के कारण कुल व्यय में प्रबंध और प्रशासन के ऊपरि खर्च पर विचार किया गया है और विस्तृत ब्योरा फार्म 3ख के अनुबंध में दिया गया है।

(ii) उपस्कर को चलाने की लागत:

(क) अनुमानित विद्युत लागत के संदर्भ में प्रति टीईयू विद्युत का उपयोग और विद्युत की इकाई लागत को दर्शाते हुए कृपया ब्योरा प्रस्तुत करें।

(क) प्रति टीईयू 4.29 कि०वा०/प्रति घंटा वर्तमान परीक्षण के आधार पर है। विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत है।

(ख) अनुमानित ईंधन लागत के संदर्भ में कृपया प्रति टीईयू ईंधन का उपयोग और प्रति यूनिट ईंधन की लागत का ब्योरा प्रस्तुत करें।

(ख) जीटीआईपीएल ने विस्तृत आकलन प्रस्तुत किया है। इसने 39/- रुपये प्रति लीटर डीजल की दर और आगाजी वर्षों में 4.5% की वृद्धि को आधार बनाया है।

(ग) विचाराधीन संबंधित वर्षों के अंत में अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत सकल ब्लॉक का लगभग क्रमशः 2%, 2.56% और 4.13% बैठती है। कृपया, प्रत्येक वर्ष के लिए उपस्करों

(ग) जीटीआईपीएल ने मानक साहित्य पर आधारित अनुमानों के लिए ब्योरा प्रस्तुत किया है। हालांकि, जीटीआईपीएल ने कोई दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत नहीं किया है।

और सिविल कार्य हेतु अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत अलग से प्रस्तुत करें। नए उपस्करों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत की इस तथ्य के आलोक में वैधता प्रस्तुत की जाए कि ऐसे उपस्करों को प्रारंभिक अवधि के दौरान गारंटी/वारंटी के अंतर्गत शामिल किया जाएगा।

(घ) उपस्करों को किराए पर लेने के प्रभारों के कारण अनुमानित व्यय के संदर्भ में दस्तावेजी साक्ष्य और लागत के ब्योरे सहित किराए पर लिए गए/लिए जाने वाले उपस्करों की सूची प्रस्तुत करें।

(ङ) कृपया, इस बात की पुष्टि करें कि पट्टे पर किराए के अनुमान लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार हैं। कृपया, पट्टे पर लिए गए क्षेत्र और प्रति वर्गमीटर दर का विस्तृत आकलन प्रस्तुत करें।

(च) बीमा कंपनी को की गई वास्तविक अदायगी के संदर्भ में बीमा लागत के अनुमानों का औचित्य दिया जाए। बीमा कंपनियों (कंपनियों) के साथ किए गए बीमा करार की एक प्रति प्रस्तुत की जाए।

(छ) प्रबंध और प्रशासन संबंधी ऊपरि खर्च और सामान्य ऊपरि खर्च

(i) विद्याराशीन सभी वर्षों के लिए प्रत्येक घटक हेतु अनुमानित व्यय के ब्योरे सहित प्रबंध और प्रशासन संबंधी ऊपरि खर्च के घटकों को कृपया सूचीबद्ध करें।

(घ) 90 ट्रेक्टर/ट्रेलर किराए पर लेने का प्रस्ताव है। ये दरें जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा की जा रही अदायगियों के आधार पर हैं।

(ङ) बुनियादी आंकड़े वही हैं, जैसेकि लाइसेंस करार में दिए गए हैं। इनमें 5% की वृद्धि की जानी है। विस्तृत आकलन प्रस्तुत हैं।

(च) बीमा लागत वास्तविक की गई अदायगी के आधार पर है। जीटीआईपीएल ने आईसीआईसीआई लोम्बार्ड के साथ हुए बीमा करार की प्रति प्रस्तुत की है। जीटीआईपीएल द्वारा दिए जाने वाला वार्षिक प्रीमियम 5.66 करोड़ रुपए है।

प्रबंध और प्रशासन संबंधी ऊपरि खर्च को उख के अनुबंध के रूप में प्रस्तुत किया गया है। प्रशासनिक ऊपरि खर्च का ब्योरा इस प्रकार है :-

(करोड़ रुपए)

जेएनपीटी को अदायगी (सीआईएसएफ और वायु और जल मॉनीटरिंग)	2.28
रीफर बिजली	1.36
आईटी लाइसेंस	8.45
व्यय, जिन्हें पूंजीगत नहीं किया गया है (2004/05 के व्यय को 28 वर्षों में बट्टे खाते डाला गया है)	2.05
अन्य प्रशासनिक प्रभार	16.04
जोड़	30.18

(ii) संबंधित वर्षों के लिए अनुमानित प्रबंध और सामान्य ऊपरि खर्च तथा सामान्य ऊपरि खर्च प्रत्येक प्रचालन लागत का क्रमशः 81%, 49% और 49% बैठता है। अनुमानित ऊपरि खर्च का औचित्य दें।

(iii) प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट अदायगी 'शून्य' दर्शायी गई है। कुल प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट व्यय ब्योरे सहित प्रस्तुत करें और लागत विवरण में इनका किस प्रकार आकलन किया गया है, उसे स्पष्ट करें।

स्टॉफ लागत और बिजली की लागत के वर्गीकरण के कारण ऊपरि खर्च अधिक प्रतीत होता है। बहरहाल, जब सार्वभौमिक आधार पर जेएनपीटी की वर्तमान दरों से तुलना की गई, तो ऐसा देखा गया है कि जीटीआई द्वारा प्रस्तावित दर जेएनपीटी की दरों के समान है।

प्रारंभिक व्यय मामूली होने के कारण इन पर विचार नहीं किया गया है। बहरहाल, वर्ष 2004/2005 में राजस्व में भारित किए गए व्ययों को प्रशासनिक व्ययों में शामिल किया गया है और उन्हें 28 वर्षों में बट्टे खाते डाला गया है।

(ग) मूल्यहास

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास हेतु विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत करें।

मूल्यहास संबंधी विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत किया गया है। ईओयू की हैसियत के अंतर्गत निपटाए जाने वाले उपस्कर पर सीमा-शुल्क की छूट को शामिल करने के लिए इन ब्योरों में संशोधन किया गया है।

8 नियोजित पूंजी**(क) स्थिर परिसंपत्तियां**

(i) कृपया, परिसंपत्तियों के प्रत्येक वर्ग के संबंध में नियोजित पूंजी के अंतर्गत विचार की गई परिसंपत्तियों (स्थायी और अस्थायी) की सूची प्रस्तुत करें।

जीटीआईपीएल ने उन परिसंपत्तियों की सूची का ब्योरा प्रस्तुत किया है, जिन पर परिसंपत्ति के प्रत्येक वर्ग के अंतर्गत विचार किया गया है।

(ii) इस बात पर गौर किया जाए कि केवल पूर्ण और चालू परिसंपत्तियों को नियोजित पूंजी हेतु हिसाब में लिया गया है और जिनमें कार्य प्रगति पर है, उन्हें शामिल नहीं किया गया है। इस संबंध में पुष्टि करें।

मूल्यहास आकलन में से 'कार्य प्रगति पर' वाली परिसंपत्तियों को शामिल नहीं किया गया है।

(iii) स्थिर परिसंपत्तियों पर अनुमानित व्यय के संदर्भ में कृपया पहले से चालू विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजीगत मूल्य के संबंध में कृपया दस्तावेज साक्ष्य प्रस्तुत करें। इसी प्रकार, बाद में शामिल की जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों की खरीद के संबंध में की जाने वाली कार्रवाई का साक्ष्य प्रस्तुत करें।

जीटीआईपीएल ने स्थिर परिसंपत्तियों पर व्यय हेतु अपने दावों के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं।

(iv) कृपया, इस बात की पुष्टि करें कि क्या वर्ष 2006 के प्रारंभ में स्थिर परिसंपत्तियां और वर्ष 2006 और 2007 के दौरान प्रस्तावित वृद्धि रियायती करार के अनुसार हैं।

स्थिर परिसंपत्तियों का ब्योरा फार्म 4क के अनुबंध में प्रस्तुत किया गया है।

(v) कृपया, जेएनपीटी के बल्क बर्थ-4 में सुविधाएं और संशोधन के प्रावधान हेतु किए गए पूंजीगत/राजस्व व्यय का ब्योरा प्रस्तुत करें। चूंकि, जेएनपीटी लाइसेंस करार (परिशिष्ट-4) के अनुसार बीबी-4 को अपने प्रयोग हेतु बनाए रखेगा। इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा किया गया पूंजी/राजस्व व्यय, यदि कोई हो, प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मान्य नहीं होगा।

चूंकि, इस आधारभूत ढांचे के निर्माण के लिए लाइसेंस करार में यह आवश्यक है, यह लागत कुल नियोजित पूंजी का एक हिस्सा है। यद्यपि, इसकी अदायगी जेएनपीटी को कर भी दी जाती है तो वे इसे टग/पायलट नावों को बांधने के लिए व्यापार के लाभार्थ इस्तेमाल करेंगे। जीटीआई के उपयोग के लिए डेक का हिस्सा उपलब्ध है, सिवाए इसके कि जब इसका उपयोग टग/पायलट नावों द्वारा बंकरिंग और कीचड़ निकालने के लिए किया जाता है। कुल अनुमानित व्यय 150 मिलियन रुपए बैठता है।

(ख) कार्यचालन पूंजी

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 को ध्यान में रखते हुए अनुमानित कार्यचालन पूंजी हेतु ब्योरा प्रस्तुत करें।

ब्योरा प्रस्तुत कर दिया गया है।

दरों का मान

(i) कृपया, सुविनिर्मित दरों का व्यापक मान प्रस्तुत करें-जेएनपीटी के दरों के मान के परस्पर संदर्भ से बचें।

परिभाषाओं और व्याख्यात्मक टिप्पणियों को शामिल करने के लिए दरों के मान में संशोधन किया गया है। जेएनपीटी दरों के परस्पर संदर्भ को हटा दिया गया है।

(ii) उपभोक्ता को प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाओं/सुविधाओं और प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य देते हुए उपभोक्ता को होने वाले उत्पादकता संबंधी लाभों को सूचीबद्ध करें।

(iii) जीटीआईपीएल का प्रस्ताव लागत वर्धित अनुमानों पर आधारित है। उपस्कर की कीमत तीन-चार वर्ष पूर्व की तुलना में काफी अधिक है। लॉनिंग कर्व के होते हुए प्रारंभिक प्रचालनों में 20/एम/प्रति घंटा/प्रति क्रेन से लेकर 24/एम/प्रति घंटा/प्रति क्रेन अनुमानित हैं। इन संचालनों की देश में प्रचालन कर रहे अन्य टर्मिनलों से तुलना की जा सकती है। निम्नलिखित बातें हमें इस बात की अनुमति प्रदान करती हैं कि अधिक उत्पादन हेतु कार्रवाई की जाए :-

- लंबी और चौड़ी कवे दीवार
- स्प्रेडर के नीचे 61 मीटर एसडब्ल्यूएल के साथ दो लिफ्टों वाली कवे क्रेन

- कुछ दो लिफ्ट वाले आरटीजी
- दोहरे लिफ्ट वाले आरएमजी
- 11 लेन वाला समर्पित गेट परिसर
- यातायात के सीवनहीन आवाजाही के लिए प्री-मेट सुविधा
- 3 रेल साइडिंग
- 5 वर्षों में और अधिक विस्तार के साथ बड़ी क्षमता वाला यार्ड
- प्रचालन हेतु सक्षम और आधुनिक सूचना प्रौद्योगिकी पद्धति, वेब तक पहुंच और ईडीआई
- आधुनिक मरम्मत कारखाना
- एपीएम टर्मिनल ग्लोबल और सुरक्षित टर्मिनल प्रबंध में प्रमाणित विशेषज्ञता
- 18 कंटेनर चौड़े पहुंच मार्ग के साथ क्वे क्रेन ।

(iii)(क) कृपया, सामान्य, रीफर, पोतांतरण, खतरनाक और आकार से बड़े कार्गो कंटेनर हेतु प्रस्तावित प्रमारों का आकलन करने के लिए लागत के अंश सहित विचार किए गए विस्तृत ब्योरे का उल्लेख करें ।

(ख) पोतों के हैचकवर, रेस्टॉव शटआउट्स, रीफर मॉनीटरिंग और कनेक्शन तथा खंड 9 में बताई गई अन्य सेवाओं हेतु प्रस्तावित प्रमारों के संबंध में विचार किए गए लागत अंश सहित इसी प्रकार का ब्योरा प्रस्तुत करें ।

(iv)

(क)(1) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.3 में यह उल्लेख है कि भरे हुए/खाली कंटेनरों के जहाज/कनारे पर प्रहस्तन के लिए प्रमार वही बने रहेंगे और उनमें अंतर नहीं होगा। खंड-1 के खंड-क के अंतर्गत सामान्य तथा रीफर कंटेनर्स के लिए जहाज से यार्ड/यार्ड से जहाज तक भरे हुए और खाली कंटेनरों हेतु विभिन्न दरों का प्रस्ताव करने हेतु कारणों का उल्लेख करें ।

(2) आईसीडी सामान्य और रीफर कंटेनरों, आईसीडी खतरनाक कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए जेएनपीटी के दरों के मान में विद्यमान दरें आईसीडी-मिन्न कंटेनर हेतु निर्धारित दरों के 50% हैं । ऐसा होने से आईसीडी कंटेनर हेतु दरों को खंड-1 के खंड 'क', खंड-3 के खंड 'क' और खंड-4 के खंड 'क' के अंतर्गत आईसीडी-मिन्न कंटेनरों के बराबर के प्रस्ताव करने के कारण का उल्लेख करें ।

(ख) ऐसा माना गया है कि खंड-1 के खंड 'ग' के अंतर्गत प्रस्तावित दर यार्ड से रेल/रेल से यार्ड तक भरे हुए आईसीडी कंटेनरों का प्रहस्तन करने हेतु हैं । यदि ऐसा है, तो जीटीआईपीएल ने यार्ड से रेल/रेल से यार्ड तक खाली आईसीडी कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए दरों का प्रस्ताव नहीं किया है। यदि आवश्यक हो, कृपया दरों का प्रस्ताव प्रस्तुत करें ।

(ग) लागू होने वाली तटीय दरें, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 में उल्लेख किया गया है, उनका प्रस्ताव दरों के प्रस्तावित श्रेणी के खंड-5, खंड-6 और खंड-7 में किया जाए ।

(घ) खंड-7 में एफसीएल और खाली 20 फुट वाले शटआउट कंटेनरों के लिए प्रस्तावित दरों के संबंध में यह देखा गया है कि प्रस्तावित दर संबंधित प्रशुल्क मद के लिए वर्तमान जेएनपीटी

(क)/(ख) विभिन्न क्रियाकलापों के लिए दरों का मान जेएनपीटी/एनएससीटी के वर्तमान प्रशुल्क ढांचे पर आधारित है। बहरहाल, जीटीआई ने प्रत्येक क्रियाकलाप अर्थात् प्रहस्तन, परिवहन की इकाई लागत का आकलन करने का प्रयास किया है । आकलन प्रस्तुत किया गया है ।

यह अंतर भूल के कारण है और इसे सुधार लिया गया है ।

दरों के प्रस्तावित मान में जहाज से यार्ड तथा यार्ड से जहाज तक आईसीडी कंटेनर्स का प्रहस्तन करने के प्रमार का उल्लेख उप खंड 'क' में किया गया है । आईसीडी कंटेनर का यार्ड से रेल और रेल से यार्ड तक प्रहस्तन करने और परिवहन करने का उल्लेख उप खंड 'ग' में किया गया है । यह देखा जा सकता है कि ये दर आईसीडी-मिन्न कंटेनर्स का 50% है।

यह स्पष्ट किया जाता है कि भरे हुए और खाली कंटेनरों, दोनों के लिए दरें एकसमान हैं । इसको शामिल करने के लिए दरों के मान में संशोधन किया गया है ।

दरों के मान को तदनुसार संशोधित किया गया है ।

आवश्यक सुधार कर लिए गए हैं ।

प्रशुल्क से लगभग 52% अधिक है। कृपया 35.85% की वृद्धि की तुलना में वृद्धि की विभिन्न प्रतिशत लागू करने का कारण स्पष्ट करें।

(ड) खंड 8 के अंतर्गत रीफर मॉनीटरिंग और क्वेश्चन हेतु डॉलर/मूल्यवर्गित दरें और रुपयों में दरें जेएनपीटी के दरों के मान के वर्तमान संगत प्रभारों पर आधारित प्रतीत नहीं होती है। यदि आवश्यक हो, कृपया दरों को स्पष्ट और उनमें संशोधन करें।

(घ) प्रस्तावित दरों के मान के खंड-9 के खंड 'क' और 'ख' के अंतर्गत सीमा शुल्क की जांच आदि हेतु टर्मिनल के भीतर उपरोक्त 40 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनरों (एफसीएल और खाली) को शिप्ट करने हेतु जीटीआईपीएल ने दरों का प्रस्ताव नहीं किया है।

(V)(क) विभिन्न कंटेनरों के प्रस्तावित ठहरने के समय के प्रभारों के आधार का औचित्य सहित उल्लेख करें।

(ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में उल्लेख किया गया है कि प्रयोक्ता से यह अपेक्षा नहीं होगी कि वह उचित स्तर के पश्चात विलंब के लिए पत्तन को देय प्रभारों की अदायगी करेगा। इस सिद्धांत का पालन करते हुए यह बताते हुए एक प्रावधान शामिल करें कि भंडारण प्रभार उस अवधि पर नहीं लगेगा, जब जीटीआईपीएल प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध की गई अवधि के दौरान कंटेनर की सुपुर्दगी/उसको दूसरे स्थान पर ले जाने की स्थिति में न हो।

(ग) तटीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों को रुपए के संदर्भ में अलग से निर्धारित किया जाए।

(घ) जेएनपीटी के दरों के मान की वर्तमान व्यवस्था में भरे हुए निर्यात और आयात कंटेनरों हेतु ठहरने के समय के लिए प्रभार एक समान लगाए जाते हैं। भरे हुए आयात कंटेनरों की तुलना में भरे हुए निर्यात कंटेनरों हेतु कम दर का प्रस्ताव करने के कारणों का उल्लेख करें। (खंड-10 का खंड-ख)

(ड)(1) कृपया, जीटीआईपीएल द्वारा मांगी गई 35.85% की सीधे वृद्धि (खंड-10 का खंड-ग) की तुलना में खाली (आयात अथवा निर्यात) कंटेनरों हेतु जेएनपीटी के दरों के मान के वर्तमान ठहरने के समय में 55% की लगभग वृद्धि का औचित्य प्रस्तुत करें।

(2) खंड-10 के खंड-ग के अंतर्गत खाली कंटेनरों (आयात अथवा निर्यात) हेतु कोई निःशुल्क दिवस का प्रस्ताव न करने के कारणों का उल्लेख करें। इस बात पर गौर किया जाए कि जेएनपीटी इस श्रेणी के कंटेनरों के लिए 3 निःशुल्क दिवसों की अनुमति प्रदान करता है।

(ड) जेएनपीटी के दरों के मान में प्रभार 8 घंटे के लिए है। जैसाकि टीएएमपी द्वारा अपेक्षित है/ जीटीआई द्वारा विनिर्दिष्ट दर 4 घंटे पर आधारित है। इसलिए, दर्ज़ में संशोधन नहीं किया जा रहा है।

(घ) दरों को अब दरों के मान में विनिर्दिष्ट कर दिया गया है।

विभिन्न क्रियाकलापों के लिए दरों का मान जेएनपीटी/ एनएससीटी के वर्तमान प्रशुल्क ढांचे पर आधारित है जीटीआई ने प्रत्येक क्रियाकलाप अर्थात् प्रहस्तन, परिवहन की इकाई लागत का आकलन करने का प्रयास किया है। आकलन प्रस्तुत किया गया है।

इस बात की पुनः पुष्टि की जाती है कि प्रयोक्ता को उस अवधि के भंडारण प्रभार की अदायगी नहीं करनी पड़ेगी, जब जीटीआईपीएल कंटेनर की सुपुर्दगी/दूसरे स्थान पर ले जाने की स्थिति में नहीं है, जब उसके लिए प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किया गया है।

तटीय प्रशुल्क हेतु दरों का मान अलग से विनिर्दिष्ट किया गया है।

यह देखा गया है कि निर्यात कंटेनरों की तुलना में आयात कंटेनरों का ठहरने का समय अधिक है। भंडारण प्रभारों को पत्तन द्वारा राजस्व नहीं माना जा रहा है। बल्कि इसे टर्मिनल के परिसर के भीतर कंटेनरों को अधिक समय तक रखने के लिए पेनल्टी प्रभार माना जा रहा है। थोड़ा सा अधिक शुल्क और कम स्लेब रखने का आशय यह है कि पत्तन पर भीड़ को हतोत्साहित किया जाए। यह प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1 द्वारा प्रदान की गई अनुमति के अनुसार है।

खंड-10 के खंड-ग में खाली गैर-आईसीडी कंटेनरों के आयात और निर्यात का उल्लेख किया गया है। इसकी तुलना जेएनपीटी के दरों के मान के खंड 3.3.3 के क्रम सं० 2 से की जा सकती है। टीएएमपी ने संभवतः इसकी जेएनपीटी के दरों के मान के खंड 3.3.3 के क्रम सं० 5 से तुलना की है, जहां पर वृद्धि 55% बैठती है। वास्तविक वृद्धि केवल 35.85% है।

किसी भी निःशुल्क समय का प्रस्ताव नहीं किया गया है, क्योंकि टर्मिनल खाली कंटेनरों का पत्तन पर भंडारण करने को हतोत्साहित करना चाहता है। यह बात प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1 द्वारा प्रदत्त अनुमति के अनुसार है।

(च) 15 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि की पात्रता के लिए परिवहन का साधन, जिसके द्वारा आईसीडी के कंटेनरों की आवाजाही की जानी है, उसका उल्लेख करें।

(छ) जीटीआईपीएल ने खाली कंटेनरों के पोतांतरण के लिए किसी भी निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव नहीं किया है (खंड-10 का खंड-घ)। इसके अलावा, प्रस्तावित स्लेब ढांचा खाली कंटेनरों के पोतांतरण के लिए भंडारण प्रभार को लगाने हेतु जेएनपीटी में वर्तमान दरों के मान के स्लेब ढांचे से अलग है। कृपया स्पष्ट करें।

10. टिप्पणी

(i) यद्यपि, जीटीआईपीएल ने भरे हुए आयात कंटेनरों के लिए पहले 3 दिनों को निःशुल्क दिवसों के रूप में प्रस्तावित किया गया है, जबकि भरे हुए निर्यात कंटेनरों के लिए प्रथम 7 दिन निःशुल्क दिवस हैं, जबकि खाली (आयात अथवा निर्यात) कंटेनरों के लिए किसी भी निःशुल्क समय का प्रस्ताव नहीं किया गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि जीटीआईपीएल सामान्य आयात कंटेनरों पर निःशुल्क अवधि को लागू करना चाहता है, जब सामान्य आयात कंटेनरों को रेल द्वारा आईसीडी को भेजने के साधन में परिवर्तन कर दिया जाता है। बहरहाल, प्रस्तावित टिप्पणी (4) स्पष्ट नहीं है।

(ii) कृपया, स्पष्ट करें कि क्या प्रस्तावित टिप्पणी (6) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.4 के अनुरूप है।

(iii) प्रस्तावित टिप्पणी (7) के संदर्भ में

(क) रीफर कंटेनरों पर लागू सामान्य प्रभारों का 1.5 गुना प्रभार लगाने के प्रस्ताव का औचित्य प्रस्तुत करें। प्रस्तावित प्रभारों को एकत्र करने के लिए रीफर प्रदान की जाने वाली सेवाओं को सूचीबद्ध करें।

(ख) जीटीआईपीएल ने कहा है कि खतरनाक कंटेनरों का प्रहस्तन करने में 15% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है। बहरहाल, ऐसे खतरनाक कंटेनरों के लिए इसने सामान्य लागू प्रभारों का 1.5 गुना वसूल करना प्रस्तावित किया है, जोकि संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुरूप नहीं है। कृपया, प्रस्तावित टिप्पणी (7) को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप उपयुक्त रूप से संशोधित करें।

(iv) विनियम दर की नियमित समीक्षा हेतु एक टिप्पणी का प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए, जोकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.3 के अनुरूप हो।

(v)(क) टिप्पणी संख्या 12 में लैशिंग स्टॉफ को प्रति कंटेनर 41/- रुपए प्रदान करने के प्रस्तावित अतिरिक्त प्रभार का लागत के ब्योरे सहित औचित्य प्रस्तुत करें। यदि इस क्रियाकलाप को बाहर से करवाया जाना है तो संबंधित संविदा प्रस्तुत करें।

परिवहन का साधन रेल है। खंड-10घ में उपयुक्त संशोधन कर दिया गया है।

किसी भी निःशुल्क समय का प्रस्ताव नहीं किया गया है, क्योंकि टर्मिनल पतन पर खाली कंटेनरों के भंडारण को हतोत्साहित करना चाहता है। इसकी अनुमति प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1 द्वारा प्रदान की गई है।

रेल द्वारा भेजे गए "आईसीडी भरे हुए तथा खाली आयात और निर्यात कंटेनरों" का उल्लेख करने के लिए खंड-10, उप खंड 'घ' में संशोधन कर दिया गया है।

बिंदु 6 और 7 को मिला दिया गया है और विस्तृत कर दिया गया है। विचारार्थ सेवा कंटेनर के आकार और उसकी ऊंचाई से संबंधित है। इस प्रकार के कंटेनरों के लिए कोई विशेष दिशानिर्देश निर्धारित नहीं किए गए हैं। बहरहाल, ये कंटेनर सामान्यतः दो अथवा अधिक स्लाट्स का स्थान लेते हैं और इसलिए दरों का तीन गुना उचित है। इसकी व्याख्या प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.3 में की गई है।

चूंकि, रीफर विशेष कंटेनर होते हैं, भंडारण के दौरान विशेष सावधानी की आवश्यकता होती है। इसके अलावा, उन्हें रैकों के भीतर विशेष क्षेत्र में भंडारण करने की आवश्यकता है, जिसका अर्थ यह है कि 1 स्लॉट में 20' अथवा 40' का एक कंटेनर भंडार करना संभव होगा और इस प्रकार स्थान व्यर्थ जाएगा। इसके कारण अतिरिक्त प्रभार लगाया गया है।

यह टंकण संबंधी गलती है और इसे सुधार लिया गया है।

विदेशी मुद्रा की समीक्षा संबंधी एक टिप्पणी को शामिल किया गया है।

जीटीआई ने प्रारंभिक चरण में टर्मिनल पर लैशिंग क्रियाकलापों का प्रहस्तन करने के लिए दो अभिकरणों को प्रशिक्षण दिया था। अभिकरणों को दक्षता के एपीएमटी मानकों तक प्रशिक्षण दिया गया था। ये अभिकरण लैशिंग सेवाएं प्रदान करने हेतु नौवहन कंपनियों से प्रत्यक्ष रूप

से संपर्क करेंगे। जीटीआई प्रत्यक्ष रूप से किसी भी कंपनी को लैशिंग सेवाएं प्रदान नहीं करेगी।

(जीटीआईपीएल ने संविदा की प्रतियां प्रस्तुत नहीं की हैं।)

(ख) यह स्पष्ट करें कि क्या जीटीआईपीएल नौभरण योजना और जहाज पर जहाजी कुलियों सहित टर्मिनल पर व्यापक सेवाएं प्रदान करता है, यदि नहीं तो जो एजेंसी ये सेवाएं प्रदान करेगी उसका उल्लेख करें।

जीटीआई लैशिंग सेवाओं को छोड़कर पक्कन पर सभी सेवाएं प्रदान करेगा।

(ग) जेएनपीटी/एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण हेतु प्रभारों के संदर्भ में कृपया निम्नलिखित स्पष्टीकरण दें :-

(क) जब जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा छोड़ा गया कंटेनर जीटीआईपीएल द्वारा अपने टर्मिनल पर लदान किया जाता है, जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा लगाए जाने वाले जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभार 100% करने के प्रस्ताव के कारण स्पष्ट करें। इस बात पर गौर किया जाए कि जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण हेतु प्रभारों को लगाने में जेएनपीटी/एनएसआईसीटी में वर्तमान व्यवस्था के अनुसार ऐसे मामले में 50% पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभार लगाया जाता है।

जीटीआई ने प्रदान की गई सेवाओं के लिए लागू प्रभारों के रूप में केवल 50% का प्रस्ताव किया है। चूंकि, भारित किया जाने वाला प्रशुल्क अन्य टर्मिनल द्वारा वसूल किया जाएगा, जोकि हमारे क्षेत्राधिकार से बाहर है, इसलिए हमने उनके द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क पर कोई टिप्पणी नहीं की है।

(ख) जब जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा छोड़े गए पोतांतरण कंटेनरों को जीटीआईपीएल द्वारा लदान किया जाता है, पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए 20' वाले कंटेनर पर 1946 रुपए और 40' वाले कंटेनर पर 2918 रुपए का प्रस्तावित अतिरिक्त शुल्क लगाने का औचित्य प्रस्तुत करें। इस बात पर गौर करें कि लाइसेंस करार के संदर्भ में जेएनपीटी को देय राजस्व के हिस्से हेतु मुआवजे की अनुमति प्रदान नहीं की जा सकती।

ये दरें जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के वर्तमान प्रशुल्क पर आधारित हैं। उसी लागत संरचना को अपनाए जाने का प्रस्ताव किया जाता है।

(vii) 7 जनवरी, 2005 के अपने आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित तटीय कंटेनरों हेतु रियायती शुल्क लगाने को शासित करने वाली संबंधित शर्तों का दरों के प्रस्तावित मान में उल्लेख किया जाए।

टीएएमपी के दिनांक 7.1.2005 के आदेश का पालन करते हुए तटीय यातायात हेतु दरों का मान तैयार किया गया है।

(viii) कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में 5% की छूट प्रदान करने के उद्देश्य से एक वर्ष में 350000 टीईयू की सीमा का निर्धारण करने के आधार का उल्लेख करें।

छूट का निर्धारण करते समय निम्नलिखित बातों पर विचार किया गया था :-

- लहरों की दशा
- अलग-अलग नौवहन लाइनों द्वारा पेशकश की गई मात्रा
- निर्धारित क्षमता
- दीर्घावधिक संबंध
- बड़े पोतों को प्रोत्साहित करना

जीटीआई ने भी वृद्धि करते समय किसी भी छूट को हिसाब में नहीं लिया है।

(ix) संबंधित सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में टिप्पणी (10) के अंतर्गत प्रस्तावित छूट के ढांचे का औचित्य प्रस्तुत करें।

अन्य टर्मिनलों द्वारा पेशकश की जा रही छूट पर विचार करते हुए प्रस्तावित दर का ढांचा तैयार किया गया है। यह प्रशुल्क ढांचे की अन्य मदों के अनुरूप है।

(x) प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी (4) के संदर्भ में कृपया निम्नलिखित बातें स्पष्ट करें :-

(क) चूंकि सामान्य टिप्पणी (4) में विनिर्दिष्ट किया गया है, प्रस्तावित सामान्य प्रभारों में कुली प्रदान करने और नौभरण

इस बात को ध्यान में रखते हुए कि लैशिंग क्रियाकलापों का जीटीआई द्वारा प्रहस्तन नहीं किया जाएगा और यह पोत एजेंट की जिम्मेवारी होगी,

आयोजन सहित विभिन्न सेवाएं प्रदान करने हेतु प्रसार शामिल हैं। बहरहाल, जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि जहाज पर कुली प्रदान करने और नौभरण आयोजन की जिम्मेवारी पोत के एजेंटों की है। उस मामले में जब जहाज पर कुली प्रदान करने और नौभरण आयोजन प्रचालन अपने प्रबंधों से प्रयोक्ता द्वारा किए जाते हैं, उपयुक्त छूट का प्रस्ताव किया जाए।

दरों का मान तैयार किया गया है। इसलिए, प्रस्तावित दरों के मान में छूट का कोई घटक नहीं होगा।

(ख) प्रस्तावित समेकित प्रसारों में रेलवे के आधारभूत ढांचे में योगदान शामिल है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या रेलवे के आधारभूत ढांचे में ऐसा योगदान आवृत्ति राजस्व व्यय के रूप में है। प्रस्तावित समेकित प्रसारों के आकलन में लागत के इस अंश की मात्रा और रेलवे के आधारभूत ढांचे में इसके योगदान पर एक टिप्पणी प्रस्तुत करें।

दरों के मान में कोई विशेष राशि शामिल नहीं की गई है और इसलिए, रेलवे के आधारभूत ढांचे के संदर्भ को हटा दिया गया है।

11. अन्य मुद्दे

(i) विदेशी पत्तन से कंटेनर के मामले में, जिसे तटीय यात्रा पर भारतीय पत्तन के लिए आगे पोतांतरण हेतु जीटीआईपीएल पर लदान हो रहा है अथवा उसके विपरीत मामले में, यह उल्लेख करते हुए एक शर्त शामिल की जाए कि ऐसे मामलों में मंत्रालय के निर्देश के अनुसार विदेश जाने वाले जहाजों पर निर्धारित पोतांतरण दर का 50% और तटीय श्रेणी हेतु निर्धारित दर का 50% शुल्क लगेगा।

इस पर एक टिप्पणी दरों के मान में शामिल कर ली गई है।

(ii) लाइसेंस करार के अनुच्छेद 10.2 के अनुसार जीटीआईपीएल द्वारा प्रहस्तन किए गए पोतों हेतु बर्थ किराए सहित पोत से संबद्ध प्रसारों का संग्रह जेएनपीटी द्वारा किया जाएगा। जब पोत जीटीआईपीएल पर खाली खड़ा है और जब जीटीआईपीएल की किनारे पर आधारित सुविधाओं में चूक/खराबी होने के कारण अथवा जीटीआईपीएल की ओर से किसी अन्य कारण से प्रचालन नहीं हो सकता, जीटीआईपीएल उस अवधि में पोत के बर्थ के किराए की वापसी के संबंध में दरों के मान में एक शर्त जोड़ेगा।

इस पर एक टिप्पणी दरों के मान में शामिल की गई है।

(iii) यह विनिर्दिष्ट करते हुए एक सामान्य शर्त भी शामिल की जानी चाहिए कि प्रयोक्ता को ऐसी किसी भी देरी के लिए अदायगी करने की आवश्यकता नहीं होगी, जोकि प्रत्यक्ष रूप से जीटीआईपीएल की ओर से हुई हो।

इस पर एक टिप्पणी दरों के मान में शामिल की गई है।

5.2

भारत सरकार ने दिनांक 24 अप्रैल, 2006 के अपने पत्र द्वारा इस प्राधिकरण को सूचित किया है कि जीटीआईपीएल को विकास आयुक्त सीपज स्पेशल इकनामिक जोन, मुंबई द्वारा ईओयू का दर्जा प्रदान किया गया है और कि ईओयू का दर्जा मिलने के कारण जीटीआईपीएल को प्राप्त होने वाले आवृत्ति तथा अनावृत्ति लाभ, यदि कोई हो, जीटीआईपीएल के प्रशुल्क का निर्धारण करते समय टीएएमपी को उन्हें हिसाब में लेना चाहिए। इसलिए, जीटीआईपीएल को हमारे दिनांक 12 मई, 2006 के पत्र द्वारा परामर्श दिया गया था कि वह स्पष्ट करे कि प्रदान किए गए ईओयू के दर्जा का प्रभाव पड़ा है और हमारे पास जमा कराए गए लागत विवरण में ईओयू के लाभ का आकलन किस प्रकार किया गया है।

जीटीआईपीएल ने दिनांक 13 जून, 2006 के अपने पत्र द्वारा दरों के संशोधित मान और लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं, जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ, निर्यातानुमुख इकाई का दर्जा (ईओयू) प्रदान करने और परीक्षण के दौरान विभिन्न आंकड़ों को प्रमाणित करने से होने वाले परिवर्तनों को शामिल किया गया है। संशोधित दरों का मान हमारे दिनांक 14 जून, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी और सभी प्रयोक्ताओं को प्रसिद्धित किया गया था।

6.

जेएनपीटी को दिनांक 4 अप्रैल, 2006 के हमारे पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। जेएनपीटी ने दिनांक 8 मई, 2006 के पत्र द्वारा प्रत्युत्तर भेजा है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और जेएनपीटी द्वारा दिए गए उत्तर नीचे सारणी में दिए गए हैं :-

क्र०सं० टीएएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न

जेएनपीटी द्वारा दिया गया उत्तर

(i) जीटीआईपीएल ने क्षमता के आकलन हेतु एक वर्कशीट प्रस्तुत की है, जोकि दिनांक 19 दिसम्बर, 2005 के इसके प्रस्ताव का हिस्सा है। जेएनपीटी से अनुरोध किया गया है कि वह विचाराधीन वर्षों के अंतर्गत जीटीआईपीएल द्वारा किए गए निवेश और किए जाने वाले निवेश के संदर्भ में टर्मिनल की निर्धारित क्षमता की पुष्टि करे।	लाइसेंस करार के अनुसार टर्मिनल की अनुमानित क्षमता 1.3 मिलियन टीईयू है। अनुमानित परियोजना लागत 900 करोड़ रुपए है। ब्योरा इस प्रकार है:- (रुपए)										
	<table> <tr> <td>- उपस्कर</td><td>560 करोड़</td></tr> <tr> <td>- सिविल कार्य</td><td>300 करोड़</td></tr> <tr> <td>- कम्प्यूटरीकरण और अन्य कार्य</td><td>40 करोड़</td></tr> <tr> <td>जोड़</td><td>900 करोड़</td></tr> </table>	- उपस्कर	560 करोड़	- सिविल कार्य	300 करोड़	- कम्प्यूटरीकरण और अन्य कार्य	40 करोड़	जोड़	900 करोड़		
- उपस्कर	560 करोड़										
- सिविल कार्य	300 करोड़										
- कम्प्यूटरीकरण और अन्य कार्य	40 करोड़										
जोड़	900 करोड़										
	जेएनपीटी ने उपस्कर की सूची दी है, जिसे जीटीआईपीएल द्वारा 24 माह के भीतर और लाइसेंस करार देने के 60 माह के भीतर लगाया जाना अपेक्षित है।										
(ii) जीटीआईपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान पर कृपया विशेष टिप्पणी प्रस्तुत करें।	प्राप्त हुई सूचना और नए आरएमक्यूसी के प्रस्ताव हेतु किए गए अनुमान, यातायात के अनुमान इस प्रकार हैं :- (मिलियन टीईयू)										
	<table> <tr> <td>2005-06</td><td>-</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>0.544</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>1.012</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>1.231</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>1.376</td></tr> </table>	2005-06	-	2006-07	0.544	2007-08	1.012	2008-09	1.231	2009-10	1.376
2005-06	-										
2006-07	0.544										
2007-08	1.012										
2008-09	1.231										
2009-10	1.376										
(iii) लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार विचाराधीन 3 वर्षों के लिए जीटीआईपीएल से प्राप्त होने वाले पट्टा किराए का उल्लेख करें।	लाइसेंस करार (अगस्त से जुलाई चक्र) के अनुसार जीटीआईपीएल से प्राप्त होने वाला पट्टा किराया निम्नलिखित है :- (करोड़ रुपए)										
	<table> <tr> <td>2006-07</td><td>25.86</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>27.16</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>28.51</td></tr> </table>	2006-07	25.86	2007-08	27.16	2008-09	28.51				
2006-07	25.86										
2007-08	27.16										
2008-09	28.51										
(iv) जेएनपीटी के कर्मचारियों की संख्या, जिन्होंने वास्तव में जीटीआईपीएल में पदभार ग्रहण किया और ऐसे कर्मचारियों की प्रति वर्ष अनुमानित मजदूरी लागत का उल्लेख करें।	जेएनपीटी से 14 कर्मचारियों ने वास्तव में जीटीआईपीएल में पदभार ग्रहण किया है। उनकी लागत लगभग 37 लाख रुपए है।										

7. इसी बीच, जीटीआईपीएल ने दिनांक 5 जून, 2006 के पत्र द्वारा इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि इसे ईओयू का दर्जा प्रदान किए जाने को देखते हुए वह अपने प्रशुल्क का अमरीकी डॉलर में उल्लेख करे। हमने दिनांक 12 जून, 2006 के अपने पत्र द्वारा जीटीआईपीएल से इस मुद्दे पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की मांग की है। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक जीटीआईपीएल से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

8. प्राधिकरण के कार्यालय में 19 जून, 2006 को विचारार्थ मामले पर संयुक्त सुनवाई हुई थी। जीटीआईपीएल, जेएनपीटी और प्रयोक्ताओं ने अपने तर्क प्रस्तुत किए हैं।

9. संयुक्त सुनवाई के पश्चात इंडियन मर्चेंट चैम्बर (आईएमसी) और बाम्बे कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए) ने लिखित रूप में अपने तर्क प्रस्तुत किए हैं। प्रत्येक लिखित तर्क की प्रति जीटीआईपीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित कर दी गई थी।

10.1 जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्ताव के प्रस्तुतीकरण के समय हुई बातचीत और संयुक्त सुनवाई के समय लिए गए निर्णयों के आधार पर हमने दिनांक 23 जून, 2006 के अपने पत्र द्वारा जीटीआईपीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की मांग की है। जीटीआईपीएल ने 30 जून, 2006 के अपने पत्र द्वारा प्रत्युत्तर दिया है। हमारे द्वारा किए गए प्रश्न और जीटीआईपीएल द्वारा दिया गया उत्तर नीचे सारणी में दिया गया है :-

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	जीटीआईपीएल द्वारा दिया गया उत्तर
1.i	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.6 में यह उल्लेख है कि परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्ट, जिस पर सरकार/वित्तीय संस्थानों, जीटीआईपीएल द्वारा विश्वास किया गया था, क्षमता के सृजन हेतु किए गए नए/प्रस्तावित निवेश के उचित मूल्यांकन हेतु उसपर विश्वास किया जाएगा। कृपया, ऐसी परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें।	<p>व्यावहार्यता रिपोर्ट लाइसेंस करार का हिस्सा है, जोकि टीएएमपी के पास उपलब्ध है। (लाइसेंस करार के परिशिष्ट 13 में वर्षवार निवेश योजना का ब्योरा दिया गया है, परंतु इसमें वित्तीय संस्थानों द्वारा दिया गया आशय पत्र नहीं है।)</p> <p>लाइसेंस करार में किए गए कुल निवेश का अनुमान 7884 मिलियन रुपए बैठता है, जिसमें सीजीआर को देय पर्यवेक्षण फीस (151 मिलियन रुपए) और पंजीकरण प्रभार (250 मिलियन रुपए) और नया गेट परिसर (230 मिलियन रुपए) शामिल नहीं है। यह राशि 8515 मिलियन रुपए का पूंजीगत व्यय बैठती है। इसकी तुलना में जीटीआई ने 9428 मिलियन रुपए की वृद्धि दर्शाई है। इस बात पर गौर किया जाए कि कार्यक्षेत्र में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है।</p> <p>इस बात पर गौर किया जाए कि ये आकलन वर्ष 2003 में किए गए थे और इस्पात, सीमेंट तथा अन्य निविष्टियों की लागत में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है।</p> <p>प्रचालन के प्रथम तीन वर्षों में योजना में 7539 मिलियन रुपए का कुल राजस्व जुटाया गया है। वर्तमान शुल्क में 28% की वृद्धि मानते हुए हमारे प्रस्ताव में 7358 मिलियन रुपए राजस्व का अनुमान है।</p> <p>उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि जेएनपीटी को प्रस्तुत किए गए व्यापार मामले के उद्देश्य से वर्तमान शुल्क में 28% की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। इस दर से यह संभव हो सकता है कि 15% के अनुमानित आईआरआर पर पहुंचा जा सके।</p>
1.ii	वर्ष 2007 की तुलना में वर्ष 2008 में अनुमानित वेतन व्यय में 25% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य दिया जाना चाहिए।	25% की प्रस्तावित वृद्धि में व्यक्तियों की संख्या और स्टॉफ की संख्या को हिसाब में लिया गया है। यद्यपि, वेतन में 15% की वृद्धि पर विचार किया गया है, अतिरिक्त व्यक्ति, जिनकी आवश्यकता पड़ सकती है, में 10% की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। पत्तन क्षेत्र में विकास की गति को देखते हुए वेतन में इस वृद्धि को देना आवश्यक होगा। कुशल लोगों की कमी के कारण जीटीआईपीएल ने अधिकांश लोग वर्तमान पत्तनों और निर्वासित व्यक्तियों से लिए हैं। अतिरिक्त कंटेनर टर्मिनलों के बन जाने से प्रशिक्षित स्टॉफ को बनाए रखना कठिन हो जाएगा।
1.iii	प्रशिक्षण और भर्ती व्ययों को आवर्ती आधार पर उच्चतर स्तर पर आंका गया है, जिसका औचित्य प्रस्तुत करें।	प्रशिक्षित स्टॉफ की कमी के अतिरिक्त कर्मचारियों की सुरक्षा पर बल दिया गया है। इसलिए, कर्मचारियों को वार्षिक रूप से प्रशिक्षित किया जाना आवश्यक है, ताकि सुरक्षा का उच्च स्तर बनाए रखा जाए, जिसकी सभी एपीएम टर्मिनलों से आशा की जाती है। एपीएम ने टर्मिनल स्टॉफ के प्रशिक्षण हेतु विशेष कार्यक्रम बनाए हैं, जिन्हें मैगनम और मैग्नेट कहा जाता है, जिनकी लाइसेंस करार में वचनबद्धता की गई है। भर्ती व्ययों में परामर्शदाताओं को सेवा शुल्क के रूप में देय प्रभार शामिल हैं, जिस पर जीटीआई द्वारा बातचीत की गई है।
1.iv	ऐसा प्रतीत होता है कि जीटीआईपीएल ने व्ययों के अनुमानों के लिए विदेशी मुद्रा में वृद्धि पर विचार किया है। इसी प्रकार, संबंधित वर्षों के लिए प्रचालन आय का आकलन करने में विदेशी मुद्रा में वृद्धि पर भी विचार किया जाना चाहिए।	अनुमान के लिए विदेशी व्ययों को अब समाप्त कर दिया गया है और व्ययों में तदनुसार संशोधन कर दिया गया है।

1.v सामान्य ऊपरि खर्च के अंतर्गत सूचना प्रौद्योगिकी लाइसेंस के संबंध में 888.57 लाख रुपए की राशि पर विचार करने के पीछे क्या तर्क है।

सूचना प्रौद्योगिकी लाइसेंस के अंतर्गत वर्गीकृत मूल्य आवर्ती अप्रत्यक्ष मूल्य है, जोकि वार्षिक आधार पर देय है। इसलिए, उनका वर्गीकरण राजस्व लागत के रूप में किया गया है और उन्हें सामान्य ऊपरि खर्च में शामिल किया गया है।

1.vi जीटीआईपीएल ने अपनी कार्यचालन पूंजी की आवश्यकता में भारतीय रेल द्वारा देय दो माह की संपदा आय और 2 माह के टर्मिनल प्रमारों को लघु देनदारों के रूप में विचार किया है। जीटीआईपीएल कोई संपदा आय नहीं प्राप्त करता और कोई रेल सेवा प्रदान नहीं करता।

यद्यपि, जीटीआईपीएल अपनी प्रहस्तन आय पहले ही अग्रिम में प्राप्त कर लेता है और अन्य प्रभार बाद में वसूल किए जाते हैं। लघु देनदारों में केवल ऐसे प्रमारों के लिए प्रावधान किया गया है। बहरहाल, इन्हें अब टीएएमपी के आकलन के उद्देश्य से हटा दिया गया है।

2(क) नए उपस्करों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत को इस तथ्य के आलोक में प्रमाणित किया जाए कि ऐसे उपस्करों को प्रारंभिक अवधि के दौरान गारंटी/वारंटी के अंतर्गत शामिल किया जाएगा।

उपस्करों की गारंटी और वारंटी में केवल उन बांछागत पार्ट्स को शामिल किया जाता है, जिनमें विनिर्माण संबंधी दोष होता है। इसमें सामान्य टूट-फूट के कारण उपभोग्य वस्तुओं की लागत शामिल नहीं है, जिनकी सामान्य अवधि के दौरान बदलने की आवश्यकता होती है।

प्रथम वर्ष में अनुरक्षण लागत का ब्योरा इस प्रकार है :-

मिलियन रुपए

कुल अनुरक्षण लागत	159.26
सिविल लागत	41.54
बाहरी ठेके	83.39
अनुरक्षण/आरएमक्यूसी/आरएमजी	34.33

सिविल लागत को मानसून के पश्चात सड़क की मरम्मत, यार्ड और जेएनपीटी से लिए गए पुराने ढांचे पर खर्च किया जाएगा।

बाहर से किए गए ठेके आरटीजी और रीच स्टैक्स के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए हैं और इसलिए इनमें लागत में प्रत्यक्ष श्रम का घटक है।

आरएमक्यूसी और आरएमजी के अनुरक्षण के लिए उपस्कर के 11 हिस्सों के लिए लागत 3.4 करोड़ रुपए है और यह प्रति उपस्कर 30 लाख रुपए बैठती है। ये लागत ल्यूब ऑयल, ग्रीस लगाने और अन्य अनुरक्षण क्रियाकलापों के लिए आवश्यक है, जिसे वारंटी अवधि में शामिल नहीं किया जा सकता।

2(ख) 13 जून 2006 के अपने पत्र सहित जीटीआईपीएल द्वारा कथित रूप से प्रस्तुत की गई बीमा संविदा की प्रति प्राप्त नहीं हुई है।

बीमा के ब्योरे की प्रति संलग्न है।

(जीटीआईपीएल ने आईसीआईसीआई लोम्बार्ड के साथ बीमा संविदा की एक प्रति प्रस्तुत की है। जीटीआईपीएल द्वारा देय वार्षिक प्रीमियम 5.66 करोड़ रुपए है)

2.(ग) उपस्करों के किराए प्रभार के कारण अनुमानित व्यय के संदर्भ में जीटीआईपीएल से अनुरोध किया गया था कि वह दस्तावेजी रकम द्वारा समर्थित लागत का ब्योरा प्रस्तुत करे। जीटीआईपीएल ने यह कहते हुए प्रत्युत्तर दिया है कि ये दरें जेएनपीटी/ एनएसआईसीटी द्वारा की गई अदायगी पर आधारित हैं। कृपया जीटीआईपीएल द्वारा अंतिम रूप दिए गए करार, यदि कोई हो, के संदर्भ में दरों को प्रमाणित करें।

इस प्रबंध को मेसर्स रिलायंस के साथ अंतिम रूप दिया गया है। इसकी एक प्रति संलग्न है।

दर निम्नानुसार है :-

प्रति टर्मिनल के भीतर संचलन	125
प्रति अंतर-टर्मिनल संचलन	275
प्रति 1x20' परिवहन	100
प्रति गृह रख-रखाव संचलन	110
गृह रख-रखाव संचलन 1x20'	90

जीटीआईपीएल का आशय 10 टीटी का आदेश देने का है।

- 2.(घ) पहले से चालू की गई विभिन्न परिसंपत्तियों का पूंजीगत मूल्य । नीचे 2(छ) देखें ।
- 2.(ङ) बाद में शामिल की गई अन्य परिसंपत्तियों की खरीद के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य । नीचे 2(छ) देखें ।
- 2.(घ) जीटीआईपीएल ने लैशिंग स्टॉफ को 41/- रुपए प्रति कंटेनर के अतिरिक्त प्रभार का प्रस्ताव किया है । इस संबंध में किए गए प्रश्न के उत्तर में कि जीटीआईपीएल ने यह कहते हुए प्रत्युत्तर दिया है कि जीटीआईपीएल टर्मिनल पर लैशिंग क्रियाकलापों का प्रहस्तन करने वाले अभिकरण लैशिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रत्यक्ष रूप से नौवहन क्षेत्र के साथ संविदा करेगा । यह बात गौर करने लायक है कि जीटीआईपीएल, जैसाकि इसके द्वारा कहा गया है, किसी भी क्षेत्र को प्रत्यक्ष रूप से लैशिंग सेवा प्रदान नहीं करेगा । ऐसा होने से लैशिंग स्टॉफ के लिए 41/- रुपए प्रति कंटेनर के प्रावधान को समाप्त कर दिया जाए । इस खंड को दरों के मान से पहले ही निकाल दिया गया है ।
- 2.(छ) नियोजित पूंजी की प्रत्येक श्रेणी के अंतर्गत विचार की गई परिसंपत्तियों (लागत सहित चल एवं अचल) का ब्योरा, जिसे कथित रूप से प्रस्तुत किया गया है, प्राप्त नहीं हुआ है । खरीद का विवरण प्रस्तुत है ।
- 2.(ज) अनुमानित ईंधन और विद्युत की लागत के संदर्भ में, प्रति टीईयू खपत और इकाई लागत दर्शाते हुए आकलन प्रस्तुत करें । प्रचालन के गत 3 माह के वास्तविक ब्योरे प्रस्तुत करें । जून, 2006 माह के लिए वास्तविक विद्युत उपयोग का विश्लेषण इस प्रकार है :-
- | | |
|---------------------|-----------|
| सकल क्रेन घंटे | 613:14:00 |
| किए गए कुल संचलन | 11533 |
| निष्पादित कुल टीईयू | 15123 |
| कुल विद्युत इकाई | 93540 |
| इकाई/संचलन | 8.11 |
| इकाई/टीईयू | 6.19 |
- मई, 2006 माह के दौरान मशीन ने 4294 घंटे कार्य किया, जिसमें 76,056 लीटर डीजल का उपयोग किया गया । प्रति घंटा उपयोग 18.41 लीटर बैठता है । इसलिए, 17 लीटर प्रति घंटे का हमारा अनुमान उचित है ।
3. ईपीसीजी और ईओयू के अंतर्गत जीटीआईपीएल द्वारा उठाए गए/उठाए जाने वाले प्रस्तावित लाभों का उल्लेख करें । 3. ईओयू की हैसियत का लाभ यह है कि सीमा शुल्क से छूट मिल गई है । इस संबंध में कुल लाभ 111 मिलियन रुपए बैठता है ।

10.2 संयुक्त सुनवाई में जैसा निर्णय लिया गया था, हमने अपने दिनांक 23 जून, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी से जीटीआईपीएल और जेएनपीटी के बीच लाइसेंस करार में 114 करोड़ रुपए की लागत पर, जब ऐसा व्यय/निवेश जीटीआईपीएल की क्षमता में वृद्धि नहीं करता, जीटीआईपीएल द्वारा 18 हेक्टेयर भूमि के पुनरुद्धार के लिए शर्त शामिल करके उसके पीछे तर्काधार स्पष्ट करते हुए एक विस्तृत टिप्पणी भेजने का अनुरोध किया था । जेएनपीटी ने अपने दिनांक 27 जून, 2006 के पत्र द्वारा निम्नलिखित मुख्य बिंदुओं का उल्लेख किया है :-

- (i) लाइसेंस करार के परिधिष्ट-1 के अनुसार जीटीआईपीएल में 18 हेक्टेयर भूमि के पुनरुद्धार का कार्य करना है ।
- (ii) इस परियोजना हेतु जेएनपीटी ने ईयू इंडिया मेरिटाइम ट्रांसपोर्ट के माध्यम से एक तकनीकी व्यवहार्यता अध्ययन किया था, जिसमें 1.3 मिलियन टीईयू के प्रहस्तन के लिए भूमि की आवश्यकता का आकलन किया गया है । रिपोर्ट में उल्लेख किया गया है कि कंटेनरों के ढेर लगाने के लिए 18 हेक्टेयर भूमि का पुनरुद्धार किए जाने की आवश्यकता होगी ।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकॉर्ड में उपलब्ध हैं । प्राप्त टिप्पणियों का सार और संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्क संगत पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे । ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं ।

12.

इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान संग्रहित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी के बल्क टर्मिनल का 900 करोड़ रुपये के अनुमानित निवेश पर 30 वर्षों की अवधि के लिए बीओटी आधार पर टर्मिनल के डिजाइन, पुनः डिजाइन, वित्तपोषण, निर्माण, प्रचालन और प्रबंध करके कंटेनर टर्मिनल का पुनः विकास करने के लिए दिनांक 10 अगस्त, 2004 को जेएनपीटी के साथ लाइसेंस करार निष्पन्न किया है। लाइसेंस करार के अनुसार जीटीआईपीएल को लाइसेंस देने की तारीख से 24 महीने के भीतर परियोजना को पूरा करना और परियोजना को पूरा करने की निर्धारित तारीख से 180 दिनों के भीतर वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करना था। इसका अर्थ यह है कि जीटीआईपीएल से लगभग फरवरी, 2007 के आसपास अपना वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करना अपेक्षित था। तथापि, जीटीआईपीएल ने दिनांक 15 मार्च, 2008 को आंशिक प्रचालन प्रारंभ कर दिया है।
 - (ii) प्रशुल्क नियतन के लिए प्रस्ताव जीटीआईपीएल के यातायात और आय के अपने पूर्वानुमानों और टर्मिनल के पुनः विकास के लिए परियोजना परियध्य तथा प्रचालन की लागत उसके अनुमानों के आधार पर हो रहा है। बीसीसीआई और बीसीएचए ने सुझाव दिया है कि जीटीआईपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क जीटीआईपीएल की समग्र आय का सही रूप से निर्धारण करने के लिए एक वर्ष की अवधि हेतु जेएनपीटी में विद्यमान प्रशुल्क के समरूप किया जाना चाहिए। जेएनपीटी का प्रशुल्क अपनाने में कठिनाई जेएनपीटी और जीटीआईपीएल की पूंजी संरचना में अंतर और जेएनपीटी तथा जीटीआईपीएल के टर्मिनलों में प्रचालन की लागत में अंतर होगा। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.12 नवचालित सुविधा से मौजूदा प्रशुल्क अपनाने की अपेक्षा करता है। परंतु, यह खण्ड और भी जोड़ता है कि अगर पतन न्यास के मौजूदा प्रशुल्क को अपनाने से किए गए निवेश के उच्चतर स्तर के दृष्टिगत कठिनाई होगी तो उन्हें एक पृथक लागत आधारित प्रशुल्क की अनुमति दी जाएगी। यह उल्लेख करना अनावश्यक है कि जीटीआईपीएल टर्मिनल में निवेश जेएनपीटी टर्मिनल में मूल्यहासित निवेश स्तर की अपेक्षा काफी अधिक है। विश्लेषण के आगे बढ़ने पर यह देखा जा सकता है कि जेएनपीटी प्रशुल्क का विद्यमान स्तर अनुमानित लागत और जीटीआईपीएल को देय अनुमेय आय को पर्याप्त रूप से पूरा नहीं करता। फिर भी, जीटीआईपीएल ने अब से लगभग 6 महीने तक जेएनपीटी के मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन किया है।
 - (iii) बीसीसीआई ने कंटेनर टर्मिनल पर जीटीआईपीएल द्वारा संकल्पित संयंत्र और मशीनरी में निवेश के बारे में ब्योरे जानने की इच्छा व्यक्त की। इस मामले में आयोजित संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं ने उन्हें और अधिक विस्तृत सूचना देने का अनुरोध किया था। दिसम्बर, 2005 में अपना प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करते समय, जीटीआईपीएल ने थ्रूपुट, आय/व्यय और निवेश के केवल समेकित आंकड़े परिचालित करने का अनुरोध किया था। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खण्ड 3.2.4 निर्दिष्ट करता है कि ऐसे ब्योरे/दस्तावेज, जिन्हें वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय प्रकृति का होने के आधार पर परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया गया है, को छोड़कर यथा दाखिल सभी समर्थक ब्योरे के साथ प्रशुल्क प्रस्ताव सभी प्रयोक्ताओं को परिचालित किए जाएंगे। ऐसे अनुरोध में दस्तावेजों/सूचना को वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय के रूप में वर्गीकृत करने के कारणों को तथा अगर टर्मिनल प्रचालक का अनुरोध स्वीकार नहीं किया जाता है, तो उसे कोई सुधारने योग्य क्षति कैसे हो सकती है, को भी पर्याप्त रूप से स्पष्ट करना चाहिए। जीटीआईपीएल ने यह स्पष्ट नहीं किया कि उसे कैसे अपूरणीय क्षति हो सकती है, अगर उक्त ब्योरे परिचालित नहीं करने का उसका अनुरोध स्वीकार नहीं किया जाता है। इसलिए, जीटीआईपीएल को उक्त विवरण परिचालित नहीं करने के अपने अनुरोध के लिए कारण स्पष्ट करने का अवसर दिया गया था। इसके प्रत्युत्तर में, जीटीआईपीएल इस आधार पर कि सूचना उनके आपूर्तिकर्ताओं से है, निवेश से संबंधित सारांशित सूचना प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया था। तदनुसार, प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए संशोधित प्रपत्र के अनुसार निवेश ब्योरे का सारांश, यातायात के आंकड़े, आय और व्यय प्रयोक्ताओं को परिचालित किए गए थे। यह उल्लेखनीय है कि निवेश के ब्योरे विस्तृत आंतरिक जांच के अधीन रहे हैं।
 - (iv) जब जीटीआईपीएल का प्रशुल्क प्रस्ताव जांचाधीन था, तब नीवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने दिनांक 24 अप्रैल, 2006 के पत्र द्वारा सूचित किया था कि जीटीआईपीएल को निर्यातानुमुखी इकाई का स्तर प्रदान किया गया है और यह सुझाव दिया कि निर्यातानुमुखी इकाई (ईओयू) का स्तर प्रदान किए जाने के कारण जीटीआईपीएल को प्राप्त हो रहे आवर्ती/अनावर्ती लाभ आगे प्रयोक्ताओं को दिए जाने चाहिए और जीटीआईपीएल का प्रशुल्क नियत करते समय उसे हिसाब में लिया जाए। जब लागत विवरण में निर्यातानुमुखी इकाई के लाभों के विभाजन को स्पष्ट करने के लिए कहा गया, तब जीटीआईपीएल ने निर्यातानुमुखी इकाई का स्तर दिए जाने के कारण परिवर्तनों को और डीफल के मूल्यों में वृद्धि से उत्पन्न परिवर्तनों तथा अपनी सुविधाओं के परीक्षण चालन के आधार पर विभिन्न आंकड़ों का वैधीकरण भी सम्मिलित करते हुए संशोधित दरों का मान और संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया था। जीटीआईपीएल ने दिसम्बर, 2005 में मांगी गई प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि को 35.85% से घटाकर 28.68% कर दिया है।
- दिनांक 13 जून, 2006 के अपने पत्र द्वारा जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के आधार पर जीटीआईपीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।
- (v) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षों की प्रशुल्क वैधता का चक्र निर्धारित किया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल संशोधित लागत विवरण तीन वर्षों 2006, 2007 और 2008 के लिए और दिसम्बर, 2008 तक के लिए है। प्रसंगवश, प्रचालक

लेखाकरण अवधि के रूप में कैलेंडर वर्ष का अनुपालन करता है। चूंकि, विश्लेषण दिसम्बर, 2008 तक की अवधि के लिए लागत और यातायात स्थिति पर आधारित है, इसलिए अब अनुमानित प्रशुल्क केवल दिसम्बर, 2008 तक की अवधि के लिए ही वैध होगा।

- (vi) जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006 में 9 महीनों के लिए 4,11,600 टीईयू और वर्ष 2007 तथा 2008 के लिए क्रमशः 9,30,000 टीईयू और 11,05,000 टीईयू का यातायात पूर्वानुमानित किया है। "मनसा" ने जीटीआईपीएल के यातायात पूर्वानुमान पर अपना संदेह व्यक्त किया है, क्योंकि इसका पूर्वानुमान है कि जीटीआईपीएल प्रचालक द्वारा पूर्वानुमानित यातायात से अधिक मात्रा का प्रहस्तन करेगा। जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल हेतु वित्तीय वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए यातायात का पूर्वानुमान प्रस्तुत किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत जीटीआईपीएल के कैलेंडर वर्ष के लिए समायोजित यातायात के पूर्वानुमान से पता चलता है कि जीटीआईपीएल वर्ष 2006 (9 महीने) के लिए 4,08,000 टीईयू, वर्ष 2007 और 2008 के लिए क्रमशः 8,95,000 टीईयू और 11,78,000 टीईयू का प्रचालन करेगा। अगर वर्ष 2006 से 2008 के लिए यातायात का पूर्वानुमान जोका जाता है तो जीटीआईपीएल द्वारा पूर्वानुमानित विचाराधीन अवधि के लिए यातायात जेएनपीटी द्वारा दिए गए पूर्वानुमान से 32,400 टीईयू (लगभग 1.3%) कम है। यातायात पूर्वानुमानों का आधार प्रस्तुत करने के लिए कहे जाने पर जीटीआईपीएल ने यह स्पष्ट करने की मांग की है कि यातायात के अनुमान संभावित ग्राहकों द्वारा अनुमानित पूर्वानुमान के आधार पर उनके साथ आपसी समझ पर आधारित हैं। जीटीआईपीएल ने विचाराधीन वर्षों के लिए ग्राहक-वार यातायात का आंकड़ा भी प्रस्तुत किया है।

जीटीआईपीएल ने सामान्य और रीफर कंटेनर (94%), तटीय कंटेनर (1%), पोतांतरण कंटेनर (4%), खतरनाक और सामान्य से बड़े आकार वाले कंटेनर (1%) को शामिल करते हुए कंटेनर-मिश्र निकालने के लिए कतिपय प्रतिशतता अपनाई है। अनुमानित कंटेनर-मिश्र जैसा जीटीआईपीएल द्वारा कहा गया है, ग्राहक की रूपरेखा पर आधारित है।

चूंकि, विचाराधीन वर्षों के लिए जीटीआईपीएल और जेएनपीटी के अनुमानों के बीच कुल यातायात पूर्वानुमानों में अंतर सीमांतिक है, इसलिए इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात के पूर्वानुमान पर विश्वास किया जाता है। तथापि, अगर यातायात के वास्तविक निष्पादन में भिन्नता के कारण जीटीआईपीएल को कोई ऐसा अनुचित लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है, तो जीटीआईपीएल को उसके कारण प्राप्त हुए किसी अनुचित लाभ, को अगली समीक्षा में पूर्णतः समंजित किया जाएगा। देश की सामान्य आर्थिक वृद्धि और कंटेनर व्यापार में वृद्धि की प्रकृति के दृष्टिगत इस भिन्नता पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों, जो अनुमानों में भिन्नता मानने की विधि निर्दिष्ट करते हैं, के खण्ड 2.13 के प्रावधानों के अनुसार विचार नहीं किया जाएगा। यह प्राधिकरण अनुमान की भिन्नता के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न अतिरिक्त अवशेष, अगर कोई हो, को पूर्णतः समायोजित करना उचित पाता है।

- (vii) (क) जीटीआईपीएल ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिए कंटेनर कार्यकलाप से आय का विस्तृत संगणन प्रस्तुत किया है। आय का अनुमान मौजूदा प्रशुल्क स्तर अर्थात् जेएनपीटी के स्तर पर किया गया है। डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के संबंध में यह पाया जाता है कि जीटीआईपीएल ने हेच के ढक्कन खोलने और उसे बदलने, हेच से हेच में अंतरण और शटआउट प्रमारों की प्रशुल्क मदों के लिए भिन्न उच्चतर दर अपनाई है। भिन्न दर प्रयोग करने का कारण अस्पष्ट रहता है। इन प्रशुल्क मदों के कारण आय का अनुमान जेएनपीटी के मौजूदा प्रशुल्क तथा पूर्वानुमानित ध्रुपट के समरूप संशोधित किया जाता है।

पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रमारों के संबंध में जेएनपीटी के लिए निर्धारित प्रशुल्क में झार स्लैब हैं। जीटीआईपीएल ने आय के अनुमान के लिए केवल चौथे स्लैब पर विचार किया है। जीटीआईपीएल ने पहले तीन स्लैब के लिए आय का अनुमान नहीं किया है, यहां तक कि यद्यपि प्रारूप दरों के मान में दरें प्रस्तावित की गई हैं। जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत आय के अनुमान पर विचार किया जाता है।

ऊपर चर्चा किए गए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों के अनुमान में जीटीआईपीएल ने लगभग 44/-रुपए की विनिमय दर लागू की है। यह परिकलन 48.70 रुपए की इस समय विद्यमान विनिमय दर से अद्यतन किया जाता है। आय का अनुमान जीटीआईपीएल द्वारा पूर्वानुमानित कंटेनर-मिश्र पर आधारित है। जैसा पहले कहा गया है, जीटीआईपीएल द्वारा कंटेनर-मिश्र के लिए किया गया पूर्वानुमान पुनः ग्राहकों की रूपरेखा पर आधारित है। यह मानना होगा कि वर्ष 2006 प्रचालन का महत्वा वर्ष है। इसलिए, जीटीआईपीएल द्वारा किए गए पूर्वानुमानों को वैधिकृत करना संभव नहीं पाया जाता है। इसलिए, जीटीआईपीएल द्वारा यथानुमानित प्रचालन आय पर डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों में समायोजन के अधीन निम्नलिखित विश्लेषण में विचार किया जाता है। अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक प्रचालन आय अभी अनुमानों से भिन्न है, तो अतिरिक्त आय को अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क के कंटेनर पूर्वानुमान संशोधित किया जाएगा।

- (ख) जीटीआईपीएल ने भंडारण आय का अनुमान लगाने के लिए पिछले 4 वर्षों के लिए जेएनपीटी में प्राप्त स्थिति के आधार पर कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के रूकने के औसत समय पर विचार किया है। भंडारण आय वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए क्रमशः लगभग 765 लाख रुपए, 1677 लाख रुपए और 1984 लाख रुपए पर अनुमानित है।

भंडारण प्रभार से आय विद्यमान डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के आधार पर 44/-रुपए की विनिमय दर लागू करते हुए अनुमानित की गई है। इस परिकलन को 46.70 रुपए की चालू विनिमय दर से अद्यतन किया जाता है। जीटीआईपीएल द्वारा भरे हुए निर्यात कंटेनरों तथा खाली आयात-निर्यात कंटेनरों के संबंध में संगत मदों के लिए जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क को अपनाकर किए गए भंडारण आय के परिकलन में कुछ त्रुटियां देखी गई थीं। जेएनपीटी के दरों के मान में विहित सही डॉलर मूल्यवर्गित दरों को अपनाकर त्रुटियों को सुधारा गया था।

(viii) (क) 'प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक' संबंधी लागत की मद रीफर कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए मानवशक्ति की तैनाती के लिए श्रमिक लागत से संबंधित है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए क्रमशः प्रतिदिन 9 मानव पालियों, 21 मानव पालियों और 24 मानव पालियों का अनुमान किया है। वर्ष 2008 और 2007 के लिए संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में मानव पाली में वृद्धि रीफर कंटेनरों के यातायात की मात्रा में पूर्वानुमानित वृद्धि के कारण है।

(ख) जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006 में प्रचालन के संपूर्ण 12 महीनों के लिए प्रति वर्ष 1.50 लाख रुपए प्रति मानव पाली की दर पर 9 मानव पालियों के लिए रीफर अनुवीक्षण मानवशक्ति लागत का अनुमान 13.50 लाख रुपए लगाया है। चूंकि, जीटीआईपीएल ने 15 मार्च, 2006 से ही प्रचालन प्रारंभ किया है, इसलिए 13.50 लाख रुपए के अनुमान को समानुपातिक रूप से कम किया जाता है।

(ग) प्रचालन और प्रत्यक्ष मजदूरी लागत में पूर्व वर्षों की तुलना में वर्ष 2007 और 2008 के लिए क्रमशः लगभग 16.50% और 14.20% की वृद्धि होना पूर्वानुमानित है। जबकि जीटीआईपीएल ने वर्ष 2007 और 2008 के लिए इस लागत के संगणन में मानवशक्ति में वृद्धि को हिसाब में लिया है, वहीं मानवशक्ति लागत की दर में वृद्धि को स्पष्ट नहीं किया गया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.5.1 यह अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय का पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी पण्यवस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के चालू उतार-चढ़ाव के संदर्भ में मूल्य के घट-बढ़ के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2006-07 के दौरान निर्णय लिए जाने वाले प्रशुल्क के मामलों में व्यय के पूर्वानुमानों के लिए 4.5% के वृद्धि कारक पर विचार किए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, वर्ष 2007 और 2008 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष मजदूरी के अनुमान को पिछले वर्ष के वार्षिकीकृत अनुमान की तुलना में 4.5% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देते हुए और मात्रा में पूर्वानुमानित वृद्धि से समायोजित करते हुए कम किया जाता है।

(ix) अनुमानित छुट्टी प्रचालन लागत में विद्युत लागत, ईंधन लागत और अनुरक्षण प्रभार शामिल होते हैं, जिनकी चर्चा क्रमवार नीचे की गई है -

(क) (i) आरएमक्यूसी, आरएमजी प्रचालित करने के लिए विद्युत लागत और यार्ड विद्युतीकरण के लिए विद्युत लागत का अनुमान करते समय, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006 के लिए 4.21 रुपए प्रति किलोवाट घंटा पर विद्युत प्रभार की इकाई दर पर विचार किया है। जीटीआईपीएल ने यह दावा करते हुए इस दर का औचित्य दिया है कि इस संबंध में यह अनुमान परीक्षण चालन के दौरान प्राप्त वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है। जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2007 और 2008 के लिए संबंधित पूर्व वर्ष की तुलना में लागू किया गया 4.5% प्रति वर्ष का वृद्धि कारक भी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पाया जाता है।

(ii) रेल आरोहित घाट क्रेन (आरएमक्यूसी) और रेल आरोहित गैट्री (आरएमजी) द्वारा प्रति टीईयू विद्युत खपत की मात्रा विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए क्रमशः 4.29 कि०वा० घंटा/टीईयू और 4.21 कि०वा० घंटा/टीईयू रखी जाती है। इन उपकरणों के संदर्भ में विद्युत खपत अनुमानों को जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत के रूप में स्वीकार किया जाता है।

(iii) आरएमक्यूसी और आरएमजी के उपयोग के लिए विद्युत की लागत के संगणन में जीटीआईपीएल ने इसका प्रशिक्षण लागत में विभाजन किया है, जिसके लिए अनुमानित थ्रुपुट के 5% पर विचार किया गया है। यह लागत वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए क्रमशः लगभग 3.72 लाख रुपए, 8.77 लाख रुपए और 10.90 लाख रुपए की है। इस मद को लागत के रूप में स्वीकार करते हुए यह पूर्वानुमान किया जाता है कि जीटीआईपीएल वास्तव में यह व्यय करेगा। अगर इस पूर्वानुमान को सही नहीं पाया जाता है, तो भावी प्रशुल्क में इसका समायोजन किया जाएगा।

आरएमजी प्रचालित करने के लिए विद्युत की लागत के संगणन में जीटीआईपीएल अनुमानित यातायात के 30% की सीमा तक आरएमजी के उपयोग का पूर्वानुमान करता है। जीटीआईपीएल के पूर्वानुमान पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

- (iv) ऊपर वर्णित अनुमानित परिवर्ती लागत के अतिरिक्त, जीटीआईपीएल ने विद्युत की खपत के लिए संविदा मांग की नियत लागत पर विचार किया है। वर्ष 2006 के लिए 9 महीनों की अवधि हेतु 5500 केवीए और वर्ष 2007 तथा 2008, प्रत्येक के लिए 11000 केवीए की संविदा मांग की मात्रा और जीटीआईपीएल द्वारा यथा संगणित स्वीकार्य दर पर वर्धित नियत लागत के भुगतान के लिए प्रमारों पर विचार किया जाता है।
- (ख) उपस्कर चालन लागत में दूसरी मद आरटीजी, आरएसटी के प्रचालन और बैक-अप विद्युत चालन के लिए अनुमानित ईंधन लागत है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत ईंधन लागत का संगणन दर्शाता है कि आरटीजी, आरएसटी द्वारा ईंधन की खपत और बैक-अप विद्युत के लिए ईंधन की खपत की मात्रा वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए क्रमशः 4.53 लीटर प्रति टीईयू, 4.18 लीटर प्रति टीईयू और 3.87 लीटर प्रति टीईयू है। यह देखा गया है कि वर्ष 2006 से 2008 तक प्रति टीईयू ईंधन की खपत में कमी आरटीजी द्वारा प्रति घंटे प्रहस्तन किए जाने के लिए संकल्पित टीईयू की संख्या में सुधार के कारण है। वर्ष 2006 के लिए आरटीजी द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए अनुमानित टीईयू की संख्या प्रति घंटा 9.33 टीईयू है, जो वर्ष 2007 के लिए सुधारकर प्रति घंटा 10.27 टीईयू और वर्ष 2008 में प्रति घंटा 11.2 टीईयू हो जाती है। जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित प्रति टीईयू ईंधन खपत आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित लगभग 4 लीटर प्रति टीईयू और सीसीटीएल तथा वीसीटीपीएल जैसे अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा सूचित 3 से 4 लीटर प्रति टीईयू के साथ तुलनीय है।

- वर्ष 2006 के लिए मानी गई ईंधन की इकाई दर जीटीआईपीएल द्वारा 39.50 रुपए प्रति लीटर सूचित की गई है, जिसे परवर्ती दो वर्षों 2007 और 2008 के लिए प्रति वर्ष 4.5% द्वारा बढ़ाया जाता है। वर्तमान बाजार दर पर विचार करते हुए अनुमान के लिए मानी गई इकाई दर उचित पाई जाती है। वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत ईंधन लागत के अनुमान स्वीकार किए जाते हैं।
- (ग) 'उपस्कर चालन लागत' की श्रेणी में जीटीआईपीएल द्वारा विचार की गई लागत की अंतिम मद अनुरक्षण प्रभार है। जीटीआईपीएल ने आरएसटी, आरएमक्यूसी, आरएमजी और आरटीजी के अनुरक्षण और सिविल/विद्युत संरचनाओं के लिए अनुरक्षण लागत अनुमानित की है। 'मनसा' ने वर्णन किया है कि अनुमानित अनुरक्षण लागत नए उपस्करों के लिए कम होना चाहिए, क्योंकि उपस्कर प्रारंभिक अवधि के दौरान गारंटी/वारंटी के अधीन शामिल होते हैं। तथापि, जीटीआईपीएल ने स्पष्ट किया है कि उपस्करों की गारंटी/वारंटी में केवल संरचनात्मक पुर्जों की विनिर्माण संबंधी त्रुटियां शामिल होती हैं और सामान्य टूट-फूट के कारण अतिरिक्त पुर्जों, जिन्हें सामान्य चालन के दौरान बदलने की आवश्यकता होती है, की लागत उपस्कर की गारंटी/वारंटी में शामिल नहीं होती।

- (ii) जीटीआईपीएल द्वारा आरएसटी और आरटीजी के लिए अनुरक्षण प्रमारों के अनुमान में अपनाए गए आधार में इन उपस्करों के उपयोग की अवधि और उपयोग के घंटों पर प्रति घंटे की लागत शामिल है। अनुरक्षण प्रभार के अनुमान के लिए माने गए घंटों की संख्या आरटीजी और आरएसटी के प्रचालन के लिए ईंधन लागत के अनुमान के लिए माने गए घंटों की संख्या के समरूप है। इसलिए, अनुरक्षण प्रमारों के अनुमान के लिए इन उपस्करों के उपयोग की अवधि के आधार पर किसी परिवर्तन के बिना विचार किया जाता है। जीटीआईपीएल ने आरएसटी के लिए वर्ष 2006 हेतु प्रति घंटे अनुरक्षण लागत के रूप में 9.81 यूरो और आरटीजी के लिए 14.88 यूरो की राशि मानी है, जिसके लिए कोई आधार नहीं दिया गया है। प्रति यूरो 54 रुपए के परिवर्तन कारक को लागू करते हुए आरएसटी के लिए अनुरक्षण प्रभार संगणित किया गया है। इसके अतिरिक्त, जीटीआईपीएल ने प्रति घंटे अनुरक्षण और यूरो विनिमय दर, दोनों पर 4.5% प्रतिवर्ष के वृद्धि कारक पर विचार किया है। बाद में जीटीआईपीएल विनिमय दर में बिना किसी वार्षिक वृद्धि के अनुमान को संशोधित करने के लिए सहमत हो गया है। अनुमानों को प्रति घंटा अनुमानित लागत पर लागू वृद्धि कारक अपनाते हुए संतुलित किया गया है, लेकिन अनुमत्य उपस्करों की संख्या के संबंधित में विचाराधीन लगातार 3 वर्षों के लिए 54 रुपए प्रति यूरो की विनिमय दर को हिसाब में रखा गया है।

सामान्यतया मरम्मत और अनुरक्षण लागत, अनुमानित निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में अचल परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक की निश्चित प्रतिशतता पर ली जाती है। सीसीटीएल के लिए अनुमत्य मरम्मत और अनुरक्षण लागत उपस्कर लागत की 2% थी। एनएसआईसीटी के मामले में यह परिसंपत्तियों के प्रारंभिक ब्लॉक का 1.15% थी। यदि, आरएसटी/आरटीजी के संबंध में उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत अचल परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के आधार पर परिकलित की जाती है तो यह जीटीआईपीएल के अनुमान से अधिक होगी। इसलिए, ऊपर यथा उल्लिखित कम किए गए अनुमान पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

- (iii) आरएमक्यूसी और आरएमजी की अनुमानित अनुरक्षण लागत उपस्करों की संबंधित श्रेणी की पूंजीगत लागत पर आधारित है। जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है, यह दृष्टिकोण इस प्राधिकरण द्वारा अनुमानों

के आधार पर प्रारंभिक प्रशुल्क नियत करते समय अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के उपस्कर के अनुरक्षण प्रभारों के अनुमान के संबंध में स्वीकार किया गया है।

वर्ष 2006 के लिए अनुमानों में, जीटीआईपीएल ने 9 महीने के प्रचालन के लिए यथानुपात समायोजित उपस्कर की पूंजी लागत के 2% पर विचार किया है। वर्ष 2006 के लिए अनुमान को इस विश्लेषण में बिना किसी संशोधन के रखा जाता है। परवर्ती दो वर्षों, 2007 और 2008 के लिए अनुमानों के संदर्भ में जीटीआईपीएल ने क्रमशः दोनों श्रेणी के उपस्करों के लिए 2.81% और 2.73% पर विचार किया है। इन अनुमानों को वर्ष 2006 के लिए लागू वार्षिकीकृत दर पर 4.5% की वृद्धि की अनुमति देकर कम किया जाता है।

(iii) जीटीआईपीएल ने विचाराधीन तीन वर्षों के लिए विद्युतीय कार्य की लागत पर विद्युतीय कार्य का अनुरक्षण प्रभार क्रमशः 2.5%, 5.23% और 5.46% पर अनुमानित किया है। ये अनुमान उपस्करों के अनुरक्षण प्रभार के अनुमान के संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा विचार किए से अधिक पाए गए हैं। जीटीआईपीएल द्वारा विचार किए गए अनुरक्षण प्रभार की उच्चतर प्रतिशतता के कारण अस्पष्ट हैं। इस संबंध में 2006 के लिए जीटीआईपीएल के अनुमानों को संगत परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के केवल 2% और परवर्ती वर्षों के लिए 4.5% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देकर कम किया जाता है।

(iv) सिविल निर्माण कार्यों की अनुरक्षण लागत विचाराधीन सभी वर्षों के लिए लगभग 34.06 करोड़ रुपये पर स्थिर अनुमानित है। तथापि, जीटीआईपीएल द्वारा विचार किए गए अनुरक्षण प्रभार की प्रतिशतता 2% से 2.18% की सीमा में है। सीसीटीएल जैसे अन्य निजी प्रचालकों के लिए अनुमत्य मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल निर्माण कार्यों पर 1.5% है। सिविल निर्माण कार्य के लिए अनुरक्षण प्रभार का अनुमान वर्ष 2006 के लिए सिविल निर्माण कार्यों की लागत के 1.5% पर कम किया जाता है और वर्ष 2007 और 2008 के लिए अनुरक्षण प्रभार प्रतिवर्ष 4.5% बढ़ाया जाता है।

(घ) जीटीआईपीएल और अन्य निजी टर्मिनलों तथा साथ ही जेएनपीटी की अनुमानित उपस्कर चालन लागत के तुलनीय विश्लेषण से पता चलता है कि जीटीआईपीएल में मानी गई स्थिति उच्चतर है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जीटीआईपीएल के अनुमानों पर इसके द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर विश्वास किया जाता है। अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक व्यय अभी विचारित अनुमानों से भिन्न है तो गलत अनुमान के कारण प्राप्त अधिशेष अगली समीक्षा के समय भावी प्रशुल्क के विरुद्ध पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(x) (क) यार्ड तक कंटेनरों के आवागमन के संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा निजी सेवादाताओं के साथ निश्चित किराया प्रभार की दर प्रति संचलन 120 रुपये है। जीटीआईपीएल ने कंटेनरों के कंटेनर यार्ड तक आवागमन के लिए किराया प्रभारों के संगणन में यह दर अपनाई है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि इस संबंध में निश्चित की गई व्यवस्था उसके द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज के अनुसार मासिक आधार पर है। हमें यह जानकारी नहीं है कि क्या अभी प्राप्त दर दीर्घाधिक आधार पर सही संकेतक है। कंटेनरों के कंटेनर यार्ड तक आवागमन के लिए अनुमानित किराया प्रभार वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए अनुमानित कंटेनर थ्रूपुट पर आधारित है। कंटेनरों के कंटेनर यार्ड तक आवागमन के लिए ट्रेक्टर किराया प्रभार के लिए प्रस्तुत अनुमान वर्ष 2007 और 2008 के लिए प्रति वर्ष 4.5% वृद्धि की अनुमति देते हुए कार्यकलापों के संचालन के अधीन स्वीकार किया जाता है।

(ख) जीटीआईपीएल ने कंटेनरों के कंटेनर यार्ड से रेल तक आवागमन के लिए भी अनुमान प्रस्तुत किया है। कंटेनर यार्ड से रेल तक इस संचलन के लिए प्रचालक द्वारा अनुमानित थ्रूपुट का 30% पूर्वानुमानित किया जाता है, जो यातायात पूर्वानुमान में विचार किए गए कंटेनर-निम्न के साथ मेल खाता है। जीटीआईपीएल द्वारा विचार किए गए प्रति संचलन 130 रुपये की दर के संदर्भ में हम जीटीआईपीएल द्वारा निजी सेवादाता के साथ किए गए करार में यह दर नहीं पा सके। कंटेनरों के कंटेनर यार्ड से रेल तक आवागमन के लिए किराया प्रभार के संगणन के लिए अंतर-टर्मिनल संचलन के लिए करार में निर्दिष्ट 120 रुपये प्रति संचलन की दर पर विश्वास किया जाता है। उपरोक्त के अधीन जीटीआईपीएल द्वारा कंटेनरों के कंटेनर यार्ड से रेल तक संचलन के लिए ट्रेक्टर ट्रेलर के किराया प्रभार के लिए प्रस्तुत अनुमान को वर्ष 2007 और 2008 के लिए प्रतिवर्ष 4.5% की वृद्धि की अनुमति देते हुए स्वीकार किया जाता है।

(xi) (क) लाइसेंस करार में जीटीआईपीएल को सौंपे गए जेएनपीटी की परिसंपत्तियों और लाइसेंसशुदा परिसरों के लिए जेएनपीटी को जीटीआईपीएल द्वारा देय लाइसेंस अवधि के लिए वार्षिक प्रभारों के भुगतान की व्यवस्था की गई है। जैसा लाइसेंस करार में दर्शाया गया है, जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय वर्ष 2004-05 के लिए कुल वार्षिक पट्टा प्रभार वार्षिक रूप से अग्रिम रूप में देय 2346.15 लाख रुपये है। जीटीआईपीएल ने कहा है कि उसने वर्ष 2005 में 24,63,45,750 रुपये का वार्षिक पट्टा प्रभार अदा किया है, जिसका आकलन वर्ष 2004-05 के लिए लागू वार्षिक पट्टा किराए पर 5% की वृद्धि लागू करते हुए किया गया है।

वर्ष 2006 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत इस संबंध में अनुमान पूरे वर्ष के लिए हैं। चूंकि, वर्ष 2006 के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा वाणिज्यिक प्रचालन लगभग 9 महीने के लिए है, इसलिए वर्ष 2006 में 3 महीने के लिए समानुपातिक वार्षिक पट्टा प्रभार वर्ष 2006 के लिए व्यय के रूप में प्रभारित नहीं किया जा सकता। इसे प्रारंभिक व्यय के रूप में माने जाने और 28 वर्ष की शेष अवधि में बट्टे खाते डालने की आवश्यकता है। तदनुसार, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2006 के लिए अनुमानित वार्षिक पट्टा प्रभार संशोधित किया जाता है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि अपरिशोधित राशि के लिए स्वीकार्य दर पर आय को विधाराधीन सभी 3 वर्षों के लिए अनुमति दी गई है।

- (ख) लाइसेंस करार के अनुसार, जीटीआईपीएल लागू वृद्धि अनुपात के साथ जेएनपीटी के मौजूदा दरों के मान के अनुसार प्रवेश द्वार कॉम्प्लेक्स के लिए अतिरिक्त भूमि हेतु किराया अदा करने के लिए उत्तरदायी है। इस संबंध में, जीटीआईपीएल ने प्रवेश द्वार कॉम्प्लेक्स के लिए 11 हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि क्षेत्र के लिए पट्टा किराया के लिए 3 करोड़ रुपये, 4.2 करोड़ रुपये और 4.41 करोड़ रुपये की राशि अनुमानित की है। वर्ष 2006 और 2007 के लिए अनुमानों से प्रतीत होता है कि वर्ष 2006 के लिए अनुमान नौ महीने के लिए है। आवेदन पत्र और जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत जेएनपीटी द्वारा दिए गए बिल की प्रतियों से प्रतीत होता है कि अतिरिक्त क्षेत्र के लिए पट्टा किराया केवल फरवरी, 2006 से ही देय है। इसे ध्यान में रखते हुए, फरवरी, 2006 से दिसम्बर, 2006 (11 महीने) की अवधि के लिए अतिरिक्त क्षेत्र हेतु पट्टा किराया लगभग 3.41 करोड़ रुपये होता है।

इस 3.41 करोड़ रुपये की राशि पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है। यह उल्लेखनीय है कि चूंकि, जीटीआईपीएल वर्ष 2006 में केवल 9 महीने के लिए प्रचालन में है, इसलिए पट्टा किराया 9 महीने के लिए लागू है, जो 2.79 करोड़ रुपये है और उस पर जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित 3 करोड़ रुपये की राशि की तुलना में व्यय के रूप में वर्ष 2006 के लिए विचार किया जाता है। 2 महीने के लिए शेष राशि को प्रारंभिक व्यय के रूप में माना जाता है और 28 वर्षों की शेष अवधि में परिशोधित किया जाता है। अपरिशोधित शेष पर स्वीकार्य आय की वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए अनुमति दी जाती है।

इस अतिरिक्त भूमि के लिए परवर्ती 2 वर्षों 2006 और 2007 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित 4.22 करोड़ रुपये और 4.41 करोड़ रुपये के पट्टा किराए को संबंधित पूर्व वर्षों में 5% का वृद्धि अनुपात लागू करते हुए लगभग 3.89 करोड़ रुपये और 4.08 करोड़ रुपये तक कम किया जाता है।

- (xii) लाइसेंस करार में जेएनपीटी द्वारा जीटीआईपीएल को सौंपी गई परिसंपत्तियों सहित जीटीआईपीएल द्वारा निर्मित और खरीदी गई सभी परिसंपत्तियों का जीटीआईपीएल की लागत और व्यय पर बीमा कराने की व्यवस्था की गई है। वर्ष 2006 के लिए बीमा लागत 4 तिमाहियों के लिए 565.78 लाख रुपये अनुमानित है। 'मनसा' ने सामान्य वर्णन किया है कि जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत जेएनपीटी में विद्यमान बीमा लागत से अधिक है। तथापि, इसने कोई तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत नहीं की है। जीटीआईपीएल द्वारा बीमा कंपनी को बीमा प्रीमियम के भुगतान के लिए प्रस्तुत दस्तावेज इंगित करता है कि जीटीआईपीएल वर्ष 2006 में तिमाही प्रीमियम अदा करने का उत्तरदायी है। अनुमानित बीमा लागत को जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत बीमा दस्तावेज में यथा उल्लिखित लागू सेवा कर के साथ 3 तिमाहियों के लिए देय बीमा प्रीमियम की अनुमति देकर कम किया जाता है।

- (xiii) संशोधित प्रशुल्क विशनिर्देशों का खण्ड 2.7.1 में निर्दिष्ट करता है कि मूल्यहास की अनुमति कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंड अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंडों के आधार पर, उनमें से जो अधिक हो, सहित सीधी रेखा विधि पर निजी टर्मिनलों के मामले में दी जाएगी। हिसाब निकालने पर यह देखा गया है कि जीटीआईपीएल ने कंपनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दरें अपनाई हैं।

जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006 के लिए 6 रीच स्टेकर और कार्यालय उपस्करों के लिए मूल्यहास पर विचार किया है। जीटीआईपीएल ने यह दर्शाने के लिए कि 6 रीच स्टेकर और कार्यालय उपस्कर वर्ष 2006 में अधिप्राप्त किए जाएंगे, कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है। यह मानना होगा कि लाइसेंस करार इन रीच स्टेकरों की 24 महीने के भीतर तैनाती करना निर्दिष्ट करता है। इसे ध्यान में रखते हुए, 6 रीच स्टेकरों की खरीद के लिए प्रस्तावित निवेश को वर्ष 2006 से वर्ष 2007 में अंतरित किया जाता है और तदनुसार मूल्यहास की अनुमति दी जाती है। कार्यालय उपस्कर की अधिप्राप्ति की अनुमानित लागत भी वर्ष 2007 में अंतरित की जाती है और तदनुसार लागू दरों पर मूल्यहास की अनुमति दी जाती है।

- (xiv) जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित उपरिव्यय दो श्रेणियों नामतः 'प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय' और 'सामान्य उपरिव्यय' में आता है। उपरिव्यय की इन दो श्रेणियों की वर्षा नीचे की गई है :-

(क) प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय में जीटीआईपीएल के कर्मचारियों को देय वेतन व्यय और प्रशिक्षण, भर्ती, कार्यनिष्ठाबन पुरस्कार आदि जैसे अन्य व्यय शामिल हैं। लाइसेंस करार में टर्मिनल के 14 लाख टीईयू के शीर्ष प्रचालन मात्रा तक पहुंचने पर 904 व्यक्तियों की कर्मचारी संख्या की व्यवस्था की गई है। इस कार्य के प्रयोजनार्थ जीटीआईपीएल ने 9.30 लाख टीईयू के अनुमानित धूपट के लिए वर्ष 2007 हेतु 428 कर्मिकों पर विचार किया है।

लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार जीटीआईपीएल से बल्क टर्मिनल के पुनः विकास के परिणामस्वरूप अधिशेष के रूप में अभिज्ञात जेएनपीटी के 236 कार्मिकों को नियोजित करना अपेक्षित है। तथापि, कुल 428 कर्मचारियों के लिए वर्ष 2007 में अनुमानित कर्मचारी लागत में जीटीआईपीएल में कार्यग्रहण किए जेएनपीटी के केवल 20 कर्मचारियों की कर्मचारी लागत शामिल है। तथापि, प्रश्न पूछे जाने पर, जेएनपीटी ने कहा है कि जेएनपीटी से केवल 14 कर्मचारियों ने वास्तव में जीटीआईपीएल में कार्यग्रहण किया है। यद्यपि, जीटीआईपीएल और जेएनपीटी द्वारा सूचित स्थिति में भिन्नता है, फिर भी इससे इस विश्लेषण में कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ता, क्योंकि 428 की कर्मचारियों की कुल संख्या पर विश्वास किया जाता है।

(ख) प्रति टीईयू कर्मचारी लागत सीसीटीएल, एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और पीएसए सिकाल जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में लगभग 125 रुपए से 200 रुपए प्रति टीईयू की सामान्य प्रवृत्ति की तुलना में 232 रुपए प्रति टीईयू होती है। जीटीआईपीएल में प्रति टीईयू कर्मचारी लागत अधिक पाई जाती है। जहां यह माना जाता है कि प्रतिपूर्ति पैकेज की मात्रा जीटीआईपीएल का एक प्रबंध निर्णय है, वहीं हमारे पास नियुक्त किए जाने के लिए प्रस्तावित कर्मचारियों की अनुमानित संख्या और उनकी प्रतिपूर्ति का औचित्य सुनिश्चित करने का कोई स्वतंत्र साधन नहीं है। इसलिए, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत कर्मचारियों की संख्या और उनके लिए प्रतिपूर्ति पर विश्वास किया जाता है। अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक व्यय अभी प्रस्तुत अनुमानों से भिन्न है, तो गलत अनुमान के कारण प्राप्त अधिशेष को अगली समीक्षा के समय भावी प्रशुल्क के विरुद्ध पूर्णतः समंजित किया जाएगा। जीटीआईपीएल द्वारा कर्मचारी मनोरंजन, कार्यनिष्पादन पुरस्कार, प्रशिक्षण आदि के लिए अनुमानित कर्मचारी कल्याण लागत और भर्ती की लागत की अनुमति दी जाती है, क्योंकि ऐसी लागत अन्यत्र शामिल नहीं की गई है।

(ग) वर्ष 2006 के लिए अनुमानित कर्मचारी लागत वर्ष 2007 के पूर्ण वर्ष के प्रचालन के लिए लगभग 24.63 करोड़ रुपए की तुलना में वर्ष 2006 में लगभग 9 महीने की अवधि के प्रचालन के लिए लगभग 19.71 करोड़ रुपए होती है। वर्ष 2006 के लिए 19.71 करोड़ रुपए का अनुमान स्वीकार किया जाता है, क्योंकि यह वर्ष 2007 के लिए अनुमानों से तुलनीय है।

(घ) जीटीआईपीएल ने वर्ष 2007 की तुलना में वर्ष 2008 के लिए अनुमानित वेतन व्यय में 25% की वृद्धि प्रस्तावित की है। इसका औचित्य दिए जाने के लिए कहने पर जीटीआईपीएल ने यह वर्णन करते हुए प्रत्युत्तर दिया कि इसने वेतन में 15% की वृद्धि और 10% की वृद्धि पर वर्ष 2008 के लिए अपेक्षित होने वाले अतिरिक्त व्यक्तियों के लिए विचार किया है। वर्ष 2008 में अतिरिक्त व्यक्तियों की आवश्यकता वर्ष 2008 में यातायात के उच्चतर अनुमान के कारण हो सकती है। तथापि, वेतन में 15% की वृद्धि को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार स्वीकार्य वृद्धि अनुपात के अनुरूप कम किया जाना अपेक्षित है। इस कार्य में, औसत वेतन 428 कर्मचारियों के लिए अनुमानित है, जिस पर 4.5% की वृद्धि की अनुमति दी जाती है। वर्ष 2007 के लिए इस वर्धित औसत वेतन पर 471 कर्मचारियों के लिए कुल वेतन का संगणन जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित 10% अतिरिक्त मानवशक्ति को सम्मिलित करने के लिए किया गया है।

प्रसंगवश, जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित वर्ष 2008 के लिए पूर्वानुमानित वेतन व्यय में वेतन संघटक के अतिरिक्त प्रशिक्षण, भर्ती आदि जैसे अन्य व्यय में 25% की वृद्धि शामिल है। आवर्ती आधार पर प्रशिक्षण और भर्ती व्यय के अनुमान के संदर्भ में यह मानना होगा कि जीटीआईपीएल लाइसेंस करार में निर्धारित मानवशक्ति विकास कार्यक्रम प्रारंभ करने के लिए प्रतिबद्ध है। तथापि, इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा विचार की गई 25% की वृद्धि का पर्याप्त रूप से औचित्य नहीं दिया गया है। इसलिए, वर्ष 2007 के लिए अनुमानित आंकड़े की तुलना में प्रतिवर्ष 4.5% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए वर्ष 2008 के लिए अनुमानित व्यय (वेतन के अतिरिक्त) को कम किया जाता है।

(ख) जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित उपरिव्यय की दूसरी श्रेणी 'सामान्य उपरिव्यय' से संबंधित है। जबकि, जीटीआईपीएल के कार्मिकों के वेतन का हिसाब प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय के अधीन रखा जाता है, वहीं अन्य व्यय का हिसाब सामान्य उपरिव्यय के अधीन रखा जाता है। सामान्य उपरिव्यय का एक बड़ा भाग आवर्ती आधार पर जीटीआईपीएल द्वारा विचार किए गए सूचना प्रौद्योगिकी लाइसेंस के लिए व्यय है। जीटीआईपीएल ने यह स्पष्ट करना चाहा है कि आईटी का लाइसेंस वार्षिक आधार पर आवर्ती अप्रत्यक्ष लागत है। तथापि, आईटी लाइसेंस के लिए ऐसे व्यय होने का कोई दस्तावेज जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत नहीं किया गया है। आईटी लाइसेंस के लिए अनुमानित व्यय पर इस विश्लेषण में जीटीआईपीएल द्वारा अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में लेखबद्ध साक्ष्य द्वारा साक्षात्कृत इस व्यय का औचित्य देने के अधीन विचार किया जाता है।

अनुमानित सामान्य उपरिव्यय का लगभग 50% अन्य प्रशासनिक प्रभारों के लिए होता है। यह मानना होगा कि जीटीआईपीएल ने किराया, दरों, करों, दूरसंचार, लेखन सामग्री लागत, विद्युत प्रभार और अन्य कार्यालय व्यय आदि पर व्यय का अनुमानों में किसी अन्य स्थान पर विचार नहीं किया है।

जीटीआईपीएल लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार सुरक्षा के लिए के०औ०सु०ब० के कार्मिकों की तैनाती पर जेएनपीटी द्वारा किए गए वास्तविक व्यय का 25% वहन करने के लिए बाध्य है। इस व्यय के अतिरिक्त, जीटीआईपीएल ने प्रदूषण नियंत्रण पर होने वाले व्यय पर भी विचार किया है।

वर्ष 2004 और 2005 में राजस्व को प्रभावित व्यय 28 वर्षों की अवधि में बढ़ते खाते डाला गया है और वार्षिकीकृत व्यय को वर्ष 2006 के अनुमानों में 2.05 करोड़ पर हिसाब में लिया गया है।

जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के दृष्टिगत वर्ष 2006 के लिए अनुमानित 'सामान्य उपरिध्य' पर विचार किया जाता है। जीटीआईपीएल ने परवर्ती वर्ष 2007 और 2008 के लिए संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में 4.50% का वृद्धि अनुपात लागू करते हुए सामान्य उपरिध्य का अनुमान किया है। चूंकि, 2.05 करोड़ रुपए की राशि वर्ष 2006 के लिए अनुमान में शामिल वार्षिकीकृत राशि है, इसलिए वृद्धि अनुपात का इस वार्षिकीकृत राशि पर विचार नहीं किया गया है। इस छूट के अधीन वर्ष 2007 और 2008 के लिए अनुमानित सामान्य उपरिध्य पर इस विरलेषण में विचार किया जाता है।

- (xvi) जीटीआईपीएल ने स्पष्ट किया है कि मामूली होने के कारण प्रारंभिक व्यय को बढ़ते खाते में डालने के लिए विचार नहीं किया जाता।
- (xvii) तत्कालीन नौवहन मंत्रालय ने यह स्पष्ट करते हुए कि राजस्व हिस्से/रॉयल्टी भुगतान का इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क नियतन/संशोधन के लिए लागत में शामिल नहीं किया जाएगा, दिनांक 29 जुलाई, 2003 को नीति निर्देश जारी किया है। तात्कालिक मामले में जीटीआईपीएल द्वारा दिनांक 10 अगस्त, 2004 को जेएनपीटी के साथ हस्ताक्षरित लाइसेंस करार में प्रशुल्क के संगणन में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की अस्वीकार्यता से संबंधित विशिष्ट प्रावधान विहित है। इसलिए, जीटीआईपीएल ने प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत की मद के रूप में राजस्व हिस्से को शामिल नहीं किया है।
- (xviii) लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार जीटीआईपीएल ने परियोजना अवधि की समाप्ति पर जेएनपीटी को एक रुपए पर परिसंपत्तियों (घल कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के अतिरिक्त) को स्थानांतरित करना अपेक्षित है। अगर जेएनपीटी घल कार्गो प्रहस्तन उपस्करों को अधिग्रहित करने का निर्णय लेता है तो घल कार्गो प्रहस्तन उपस्करों का मूल्य मूल्यांकक द्वारा यथा आकलित मूल्य पर निर्भर होगा। चूंकि, कार्गो प्रहस्तन उपस्करों को जीटीआईपीएल की लागत पर तैनात किया जाता है और अन्य परिसंपत्तियों का सीमांत मूल्य केवल एक रुपए होगा, इसलिए जीटीआईपीएल द्वारा परियोजना अवधि समाप्ति पर प्राप्त्य सीमांत मूल्य 'शून्य' माना जाता है।
- (xix) (क) लाइसेंस करार के प्रावधान में लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने की तारीख से 24 महीने के भीतर जीटीआईपीएल द्वारा न्यूनतम उपस्कर तैनात करना निर्धारित किया गया है। लाइसेंस करार में लाइसेंस करार देने की तारीख से 60 महीने के भीतर जीटीआईपीएल द्वारा अतिरिक्त उपस्करों की न्यूनतम संख्या प्रदान किया जाना भी निर्धारित किया गया है। अपने द्वारा लगाई गई पूंजी के अधीन जीटीआईपीएल द्वारा टर्मिनल प्रचालित करने के लिए विचार की गई स्थायी परिसंपत्तियों की चर्चा नीचे की गई है :-
- (i) लाइसेंस करार में दिनांक 9 अगस्त, 2006 के पूर्व न्यूनतम 6 आरएमक्यूसी और अगस्त, 2009 के पूर्व न्यूनतम 8 आरएमक्यूसी तैनात करने की व्यवस्था की गई है। जीटीआईपीएल द्वारा दिनांक 30 मई, 2006 के पूर्व 8 आरएमक्यूसी तैनात किया जाना सूचित है। प्राप्त निर्यातान्मुखी इकाई के स्तर के दृष्टिगत जीटीआईपीएल ने सीमा शुल्क लगे बिना 5 आरएमक्यूसी अधिप्राप्त किया है। शेष 3 आरएमक्यूसी जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों के अनुसार सीमाशुल्क के भुगतान से अधिप्राप्त किया जाना सूचित है।
 - (ii) लाइसेंस करार के अनुसार निजी प्रचालक 24 महीने के भीतर न्यूनतम 18 आरटीजीसी और 60 महीने के भीतर न्यूनतम 29 आरटीजीसी तैनात करेगा। जीटीआईपीएल ने दिनांक 15 अक्तूबर, 2006 तक अधिप्राप्त किए/अधिप्राप्त किए जाने वाले 29 आरटीजीसी के संबंध में दस्तावेजों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। जीटीआईपीएल को निर्यातान्मुखी इकाई का स्तर प्रदान करने के दृष्टिगत केवल 8 आरटीजीसी की लागत में सीमाशुल्क लगाना शामिल है।
 - (iii) लाइसेंस करार में निर्धारित आरएमजीसी की तैनाती की न्यूनतम संख्या 24 महीने के भीतर 2 और 60 महीने के भीतर 3 है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006 के दौरान तैनात किए जाने वाले 3 आरएमजीसी की पूंजी लागत अन्तःनिर्मित कर ली है।
 - (iv) जीटीआईपीएल लाइसेंस करार के अधीन 24 महीने के भीतर 4 रीच स्टेकर और 60 महीने के भीतर अतिरिक्त 4 रीच स्टेकर तैनात करने के लिए उत्तरदायी है। तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 8 रीच स्टेकर में से दो रीच स्टेकर की पूंजी लागत, जिनकी दस्तावेजों की प्रतियां द्वारा साक्ष्य दिया गया है, पर वर्ष 2006 के लिए विचार किया जाता है। शेष 6 रीच स्टेकर की अनुमानित पूंजी लागत वर्ष 2007 में अंतरित की जाती है, क्योंकि लाइसेंस करार प्रचालक से वर्णित न्यूनतम रीच स्टेकर तैनात करने की अपेक्षा करता है।

- (v) जीटीआईपीएल कार्यालय उपस्कर प्रदान करने के लिए प्रस्तावित 44.356 करोड़ रुपये की अनुमानित पूंजी लागत का दस्तावेजों से समर्थन नहीं कर सका। वर्ष 2006 में अधिप्राप्ति योजना की स्थिति भी प्रस्तुत नहीं की गई है। चूंकि, कार्यालय उपस्करों का प्रावधान अनिवार्य है, इसलिए कार्यालय उपस्करों की प्रस्तावित अनुमानित पूंजी लागत वर्ष 2007 में अंतरित की जाती है।
- (vi) लगाई गई अनुमानित पूंजी में विद्युतीय कार्य, घाट के किनारों पर निर्माण, यार्ड में पत्थर लगाने और प्रवेश द्वार कामप्लेक्स सहित कार्यालय भवन जैसे सिविल निर्माण कार्य शामिल हैं। जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमानों पर विचार किया जाता है।
- (vii) लाइसेंस करार निर्दिष्ट करता है कि जीटीआईपीएल दिनांक 10 अगस्त, 2004 से 5 वर्षों के भीतर पर्यावरणीय स्वीकृति सुधार के लिए पहचान किए गए संपूर्ण 18 हेक्टेयर भूमि प्राप्त करेगा अर्थात् भूमि का अगस्त, 2009 के पूर्व पुनरुद्धार किया जाना होगा। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2007 में 118.233 करोड़ रुपये के व्यय को पूंजीकृत करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, जीटीआईपीएल द्वारा निजी पार्टी के साथ की गई दिनांक 13 मई, 2006 की सविदा की प्रतिलिपि दर्शाती है कि सूचित पुनरुद्धार कार्य के लिए केवल 114.00 करोड़ रुपये की एकमुश्त राशि निर्धारित की गई है।

जीटीआईपीएल ने दावा किया है कि भूमि का पुनरुद्धार उसकी क्षमता में वृद्धि नहीं करता है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा जैसा स्पष्ट किया गया है, जीटीआईपीएल को लाइसेंस करार के अनुसार भूमि का पुनरुद्धार करना अपेक्षित है और कि जेएनपीटी द्वारा किए गए व्यवहार्यता अध्ययन पर रिपोर्ट दर्शाती है कि कटेनरों को पट्टे पर रखने (स्टेकिंग) के लिए 18 हेक्टेयर भूमि का पुनरुद्धार करना आवश्यक है। यह उल्लेखनीय है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.9.11 निर्दिष्ट करता है कि आरओसीडी की अनुमति लाइसेंस करार के अनुसार किए गए निवेश पर दी जाएगी, यहां तक कि अगर पूर्ण क्षमता उपयोग भी प्राप्त नहीं किया जाता।

इस स्थिति के दृष्टिगत वर्ष 2007 में 114 करोड़ रुपये के प्रस्तावित निवेश पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

- (viii) सूचना प्रौद्योगिकी के लिए 35.20 करोड़ रुपये के अनुमानित पूंजीव्यय पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। इस अनुमानित पूंजीव्यय का जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत लेखबद्ध साक्ष्य द्वारा समर्थन किया गया है।
- (ix) जीटीआईपीएल ने भूमि विकास के लिए 40.979 करोड़ रुपये की राशि अनुमानित की है। व्यय की नामावली में कुछ गलती प्रतीत होती है। 40.979 करोड़ रुपये वास्तविक रूप में उसके द्वारा लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के समय अप्रकट भुगतान के रूप में अदा किया गया 15 करोड़ रुपये और करार के पंजीकरण के लिए स्टाम्प शुल्क के रूप में व्यय किया गया 25.9793 करोड़ रुपये प्रदर्शित करते हैं। जीटीआईपीएल ने दिनांक 31 दिसम्बर, 2004 को समाप्त अवधि के लिए अपने वित्तीय विवरण में सीमांत अधिकारों के रूप में 40.979 करोड़ रुपये की कुल राशि प्रकट की है। लागत विवरण में अप्रकट भुगतान पर किए गए विचार से संबंधित पूछे गए प्रश्न पर जीटीआईपीएल ने कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की। लाइसेंस करार के पंजीकरण पर हुए व्यय के साथ अप्रकट भुगतान को 28 वर्षों की अवधि में बट्टे खाते डाला जाता है और वार्षिकीकृत राशि पर वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए विचार किया जाता है।

- (ख) जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए कुल कार्यशील पूंजी का अनुमान क्रमशः 9.17 करोड़ रुपये, 16.02 करोड़ रुपये और 18.60 करोड़ रुपये लगाया है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों से यह देखा जाता है कि कार्यशील पूंजी का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।

विविध देनदार आधे महीने की प्रचालन आय पर अनुमानित हैं, जो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की अपेक्षानुसार नहीं है। भारतीय रेलवे द्वारा देय दो महीने की संपदा आय और दो माह का सीमांत प्रभार अनुमेय विविध देनदारों के लिए मानदंड है। इस स्थिति के दृष्टिगत अनुमानित विविध देनदारों पर इस विश्लेषण में विचार नहीं किया जाता है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों की मालसूची पर सीमा एक वर्ष की औसत खपत है। जीटीआईपीएल के नया टर्मिनल होने के कारण एक वर्ष की औसत खपत की मात्रा उपलब्ध नहीं हो सकती। जीटीआईपीएल ने पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों का मूल्य संयंत्र और मशीनरी के मूल्यह्रासित मूल्य के एक प्रतिशत पर अनुमानित किया है। तदनुसार, पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों के अनुमान को संयंत्र और मशीनरी के कम हुए इतिशेष पर एक प्रतिशत लागत करते हुए कम किया जाता है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि मालसूची की अन्य मदों के लिए सीमा ईंधन को छोड़कर मंडारों की 6 महीने की औसत खपत होगी। यहां पुनः जीटीआईपीएल ने मालसूची की अन्य मदों के मूल्य का परिकलन करने के लिए उपस्कर के अनुरक्षण प्रभार पर एक प्रतिशत का दृष्टिकोण अपनाया है। उल्लेखनीय रूप से उपस्करों के अनुमानित अनुरक्षण प्रभार में ईंधन लागत शामिल नहीं होती। नया टर्मिनल होने के कारण जीटीआईपीएल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है। जीटीआईपीएल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को स्वीकार करने का अर्थ टर्मिनल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण का स्वतः अनुमोदन नहीं लगाया जाना चाहिए। पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों और अन्य मालसूची के संबंध में अनुमेय मालसूची का निर्धारण जीटीआईपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुसार सख्ती से किया जाना चाहिए।

वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए अनुमेय रोकड़ शेष को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कम किया जाता है।

- (ग) लाइसेंस करार में 24 महीने के भीतर और संविदा देने की तारीख से 60 महीने के भीतर न्यूनतम संख्या में कतिपय उपस्करों की तैनाती की व्यवस्था की गई है। जीटीआईपीएल में आरएमक्यूसी, आरटीजीसी और आरएमजीसी जैसे कतिपय उपस्करों की तैनाती पर निवेश को आगे बढ़ाया है। इसे वर्ष 2007 और 2008 में निर्मित मात्रा को ध्यान में रखते हुए देखा जाना होगा, जो उपस्कर के पूर्ण सहयोग के साथ डिजाइनशुदा संकल्पित क्षमता की ओर स्थिर गति से आगे बढ़ रहा है। चूंकि, किया जाने वाला प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार के अधीन दायित्वों के अनुसार है, इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप अनुमानित निवेश पर विचार किया जाता है।
- (घ) पूर्ववर्ती पैराग्राफों में वर्णित संशोधनों के अधीन लगाई गई पूंजी वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए क्रमशः लगभग 753.71 करोड़ रुपए, 855.35 करोड़ रुपए और 790.68 करोड़ रुपए होती है।
- (xx) जीटीआईपीएल ने हमारे कहने पर अपने प्रारंभिक क्षमता परिकलन की समीक्षा की है। जीटीआईपीएल द्वारा इस प्रकार समीक्षा की गई टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए क्रमशः 600600 टीईयू, 1328600 टीईयू और 1328600 टीईयू वर्णित है। प्रसंगवश जेएनपीटी ने सूचित किया है कि लाइसेंस करार के अनुसार टर्मिनल की क्षमता प्रति वर्ष 13,00,000 टीईयू है।
- पूर्वानुमानित धूपट के लिए क्षमता उपयोग वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए क्रमशः 62.36%, 70% और 23.17% के स्तर पर निकलता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथानिर्दिष्ट अनुमत्य लगाई गई पूंजी पर आय को पतन/टर्मिनल की उनके द्वारा आकलित क्षमता के उपयोगिता अनुपात से जोड़ा जाएगा। अधिकतम अनुमेय आय की 60% और उससे अधिक के क्षमता उपयोग पर अनुमति दी जाएगी। चूंकि, पूर्वानुमानित धूपट के लिए अनुमानित क्षमता उपयोग विचाराधीन सभी वर्षों के लिए 60% से अधिक दी जाती है, इसलिए जीटीआईपीएल में लगाई गई पूंजी पर 15% की अधिकतम अनुमेय आय की अनुमति दी जाती है।
- (xxi) चर्चा के अधीन लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 के रूप में संलग्न है। इस विवरण द्वारा प्रकटित परिणाम का सारांश यहां नीचे दी गई सारणी में यथाप्रदर्शित है :-

अधिशेष(+)/घाटा(-) 2006		अधिशेष(+)/घाटा(-) 2007		अधिशेष(+)/घाटा(-) 2008	
(लाख रुपए)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में
(-)10519.71	(-)85.58%	(-)6917.29	(-)24.94%	(-)3234.09	(-)9.83%

लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत जेएनपीटी के वर्तमान स्तर से प्रशुल्क में उर्ध्वमुखी संशोधन का मामला बनता है।

लागत स्थिति वर्ष 2006 के लिए लगभग 86% का अनुमानित घाटा और वर्ष 2007 तथा 2008 के लिए लगभग 17.40% का औसत घाटा प्रदर्शित करती है। चूंकि, संशोधित प्रशुल्क भूतलक्षी प्रभाव से लागू किया जाना है, इसलिए घाटा वर्ष 2006 की अंतिम तिमाही के लिए ही संगत होगा। जैसा पहले वर्णन किया गया है, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2007 और 2008 के लिए क्रमशः 9.30 लाख टीईयू और 11.05 लाख टीईयू की मात्रा प्रहस्तन करने की संकल्पना की है और इसका अर्थ यह होता है कि वर्ष 2007 और 2008 के लिए अनुमानित केवल मात्रा ही उपस्कर के पूर्ण सहयोग और जीटीआईपीएल में अन्य सुविधाओं में निवेश के साथ संकल्पित डिजाइन क्षमता की ओर बकी है। यह उल्लेखनीय है कि जीटीआईपीएल ने वर्ष 2007 और 2008 के

लिए औसत अनुमानित मात्रा के लगभग 40% की मात्रा का वर्ष 2006 में प्रहस्तन करने के लिए कतिपय उपस्करों की तैनाती पर निवेश को अग्रिम कर दिया है। वर्ष 2006 में भारी घाटे का कारण मुख्यतया निम्न मात्रा और वर्ष 2006 में निवेश को आगे ले जाना है। यदि प्रशुल्क में वृद्धि की मात्रा का निर्णय करने के लिए 2006 की अंतिम तिमाही के लिए संगत घाटे का हिस्सा हिसाब में लिया जाता है, तो इससे मिथ्या स्थिति प्राप्त होगी। यह देखा जा सकता है कि जब वर्ष 2007 और 2008 के दौरान यातायात स्थिर हो जाता है, इसलिए इन दो वर्षों के लिए औसत घाटा 17.40% होता है। इसका अर्थ है कि जेएनपीटी का प्रशुल्क स्तर, जिसे जीटीआईपीएल अपने टर्मिनल पर लगाने के लिए प्राधिकृत है, को 18% बढ़ाया जाना चाहिए। यद्यपि, परिणाम वर्ष 2007 और 2008 के लिए औसत घाटे की स्थिति पर आधारित है; लेकिन वर्ष 2006 के लिए उभरी राजस्व घाटे की स्थिति के मद्देनजर संशोधित प्रशुल्क आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से प्रभावी होगा। संशोधित प्रशुल्क दिनांक 31 दिसम्बर 2008 तक वैध रहेगा।

- (xxii) जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के दरों के मान की प्रशुल्क संरचना अपनाने का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल से कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। यद्यपि, जीटीआईपीएल ने प्रहस्तन और दुलाई कार्यकलापों से संबंधित इकाई लागत के लिए परिकलन प्रस्तुत करने का दावा किया है, फिर भी हमारी जांच के लिए ऐसा कोई परिकलन उपलब्ध नहीं था। सेवाओं के समी पृथक संघटकों के लिए दरें प्रदान की गई सेवाओं की लागत के संदर्भ में अधिक वैज्ञानिक रूप से निर्धारित की गई होती, अगर ऐसे ब्योरे जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए होते। हमने जीटीआईपीएल से अन्य कार्यकलापों के लिए कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण के लिए जोर दिए बिना यह मानते हुए कि उनके पास ऐसे लागत निर्धारण के लिए विश्वसनीय आंकड़े नहीं होंगे, क्योंकि उसने हाल ही में प्रचालन प्रारंभ किया है, मामले पर आगे कार्रवाई की है। जीटीआईपीएल को प्रशुल्क के अगले संशोधन/समीक्षा के समय पृथक कार्यकलापों के लिए लागत ब्योरे के साथ अपना प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया जाता है।
- (xxiii) प्रारंभ में, जीटीआईपीएल ने जहाज से यार्ड/यार्ड से जहाज तक के लिए सामान्य और रीफर कंटेनरों हेतु भरे और खाली कंटेनरों की विभेदक दरें प्रस्तावित की हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 5.3 निर्दिष्ट करता है कि भरे और खाली कंटेनरों के जहाज/किनारे पर प्रहस्तन के लिए प्रभार समान रहेगा, भिन्न नहीं। तथापि, मिश्रित बॉक्स दर घाटशुल्क घटक के कारण भरे और खाली कंटेनरों के लिए समान नहीं है। जीटीआईपीएल ने संभवतः हमारे प्रश्न से उत्पन्न भ्रम के कारण अपने पूर्व प्रस्ताव को संशोधित किया है। स्पष्ट किए गए कारणों से खाली कंटेनरों के लिए जीटीआईपीएल द्वारा प्रारंभ में अपनाई गई प्रस्तावित बॉक्स दरें जेएनपीटी के स्तर पर संशोधित की जाती हैं। यह उल्लेखनीय है कि जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत आय के परिकलन में भरे और खाली कंटेनर के लिए अपनाई गई लागू दरें शामिल हैं।
- (xxiv) जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रारूप दरों के मान में 'परिभाषाओं' के अधीन परिभाषित शब्द साधारणतया अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत परिभाषाओं के अनुसार पाए गए हैं।
- (xxv) विदेशी कंटेनरों के प्रशुल्क के 60% पर तटीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क और पोतांतरण कंटेनरों और पोतांतरण तटीय कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभारों में निर्धारित रियायती प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप पाए जाते हैं।
- (xxvi) खण्ड-1 के अधीन यह वर्णन करते हुए टिप्पणी कि 'सामान्य कंटेनर साधारण किस्म के कंटेनर हैं, जो बाद में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणियों के अधीन नहीं आते', अनुमोदित की जाती है।
- (xxvii) प्रारूप दरों के मान का खण्ड-8 रीफर अनुवीक्षण और 20 फुट, 40 फुट तथा 40 फुट से अधिक के एफसीएल तथा खाली कंटेनरों को जोड़ने के लिए प्रभार लगाना नियंत्रित करता है। जीटीआईपीएल ने यह वर्णन करते हुए कि खण्ड-8 के अनुसार रीफर कंटेनर के लिए प्रभार समी रीफर कंटेनरों के लिए अतिरिक्त प्रभार के रूप में लागू होगा, सामान्य टिप्पणी के अधीन एक शर्त का प्रस्ताव किया है। चूंकि, खण्ड-8 रीफर अनुवीक्षण और संपर्क की सेवाओं के लिए लगाए जाने योग्य प्रभार पर कार्रवाई करता है, इसलिए सामान्य टिप्पणी के अधीन कंटेनर श्रेणियों पर अतिरिक्त प्रभार लगाने के लिए प्रस्तावित शर्त आवश्यक प्रतीत नहीं होती।
- (xxviii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खण्ड 5.7.1 निर्दिष्ट करता है कि विद्युत आपूर्ति और रीफर कंटेनरों के लिए प्रभार 4 घंटे की इकाई पर लगाया जाएगा। खण्ड-8 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी-1 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है।
- (xxix) खण्ड-2 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी-1 और 2, खण्ड-8 के अधीन टिप्पणी-2 और खण्ड 10 के अधीन टिप्पणी 1 से 5, 6(i) और (iii), 7; सामान्य टिप्पणी-1 और 3 और पत्तन प्रयोक्ताओं पर स्वयं अपनी व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए लागू प्रस्तावित छूट संरचना जेएनपीटी के दरों के मान में अनुमोदित मौजूदा शर्तों के अनुरूप पाई जाती है। इसलिए, यहां वर्णित प्रस्तावित टिप्पणियां अनुमोदित की जाती हैं।
- खण्ड-10 की प्रस्तावित टिप्पणी-8 और 10 को आईजीटीआईपीएल के दरों के मान में मौजूदा शर्तों के अनुरूप पाया जाता है, जिन्हें अनुमोदित किया जाता है।

- (xxx) खतरनाक कंटेनरों के लिए रूकने के समय संबंधी प्रमारों को सामान्य लागू प्रमारों का 1.25 गुना निर्धारित करने वाले खंड-10 की प्रस्तावित टिप्पणी 6(ii) को अनुमोदित किया जाता है, क्योंकि यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुरूप है।
- (xxxi) जेएनपीटी के दरों के मान में प्रहस्तन प्रमारों में 30/-रुपए प्रति कंटेनर की छूट की अनुमति दी गई है, जब पत्तन प्रयोक्ता कंटेनर को बांधने के प्रचालनों हेतु बांधने/खोलने वाला गैंग प्रदान करता है। तथापि, जीटीआईपीएल का यह विचार है कि यह बांधने की सेवा को छोड़कर, टर्मिनल पर सभी सेवाएं प्रदान करेगा। चूंकि, जीटीआईपीएल ने कंटेनरों के प्रहस्तन और दुलाई के लिए जेएनपीटी के समेकित प्रमारों को आधार के रूप में अपनाया है, इसलिए बांधने/खोलने की सेवाएं प्रदान न करने पर लागू छूट प्रयोक्ताओं को प्रदान की जानी चाहिए। जीटीआईपीएल के दरों के मान में एक उपयुक्त शर्त शामिल की जाती है।
- (xxxii) जेएनपीटी के दरों के मान में केवल एक प्रचालन किए जाने के मामले में हैच कवर प्रहस्तन प्रमारों का आधा वसूल किए जाने का प्रावधान है। जीटीआईपीएल के दरों के मान में एक तदनुकूपी प्रावधान शामिल किया जाता है।
- (xxxiii) जीटीआईपीएल द्वारा अपनाए गए दरों के मान में भरे हुए आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए एकसमान भंडारण प्रभार वसूल किए जाने योग्य है। टर्मिनल में भीड़-भाड़ को हतोत्साहित करने के आधार पर जीटीआईपीएल ने भरे हुए कंटेनरों के लिए थोड़ा उच्चतर प्रशुल्क और निम्नतर स्लेब प्रस्तावित किए हैं। इसने तर्क दिया है कि यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल प्रावधान के अनुसार है।

यहां यह उल्लेख करना उचित है कि जीटीआईपीएल ने उसके द्वारा उल्लिखित विभिन्न कार्यकलापों के लिए जेएनपीटी के दरों मान की मौजूदा प्रशुल्क संरचना को अपनाया है। जीटीआईपीएल द्वारा किया गया ठहरने के समय का विश्लेषण पिछले 4 वर्ष के दौरान जेएनपीटी में उपलब्ध रही स्थिति पर आधारित बतलाया गया है। इसे देखते हुए, जीटीआईपीएल के दरों के मान में ठहरने के समय के प्रभार और स्लेब जेएनपीटी के दरों के मान में विद्यमान व्यवस्था से भिन्न नहीं हो सकते। इस स्थिति के मद्देनजर, स्लेब संरचना जेएनपीटी के दरों के मान के अनुसार ठहरने के समय के प्रमारों की वसूली के लिए विद्यमान स्लेब संरचना के अनुरूप संशोधित की जाती है। ठहरने के समय के प्रमारों के लिए आधार दरें भी जेएनपीटी के दरों के मान के संबंधित प्रमारों के अनुरूप संशोधित की जाती हैं।

- (xxxiv) मसीदा दरों के मान के खण्ड-10 में ठहरने के समय संबंधी प्रभार निर्धारित किए गए हैं। खण्ड-10 की टिप्पणी सं० 2 उन परिस्थितियों को शासित करती हैं, जिनमें कोई पोतांतरण कंटेनर पोतांतरण कंटेनरों के लिए निर्धारित रियायती ठहरने का समय खो देता है। जब कोई पोतांतरण कंटेनर अपनी पहचान खो देता है, तब उस पर निर्यात/आयात कंटेनर के लिए लागू दरें भारित करना प्रस्तावित होता है।
- (xxcv) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज की दर निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी सं० 9(ii) को एसबीआई के मौजूदा पीएलआर और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार दंडात्मक ब्याज की लागू दर को दर्शाने के लिए संशोधित किया जाता है।
- (xxcvi) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब और जीटीआईपीएल द्वारा वापसी अदायगियों में विलंब को शासित करने वाली टिप्पणी सं० 9(ii) के दूसरे और तीसरे पैराग्राफों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.3 और 2.18.4 को प्रतिबिंबित करने के लिए संशोधित किया जाता है।
- (xxcvii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में यह निर्धारित किया गया है कि पत्तन/निजी टर्मिनल की वजह से तर्कसंगत स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रमारों का भुगतान नहीं करना होगा। इस संबंध में, जीटीआईपीएल से प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर भी जीटीआईपीएल जिस अवधि के दौरान कंटेनरों को सुपुर्द करने/हटाने की स्थिति में नहीं होता है, तब उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अर्जित नहीं होंगे, का उल्लेख करते हुए एक प्रावधान शामिल करने का अनुरोध किया गया था। जीटीआईपीएल इस सुझाव से सहमत था। सामान्य टिप्पणी के क्रम सं० 9 में प्रस्तावित शर्त उपयुक्त रूप से संशोधित की जाती है। यह उल्लेख करते हुए कि टर्मिनल की वजह से एक तर्कसंगत स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रमारों का भुगतान नहीं करना होगा, का उल्लेख करते हुए एक सामान्य टिप्पणी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में निर्धारित के अनुसार शामिल की जाती है।

चूंकि, लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार, जीटीआईपीएल द्वारा प्रहस्तन किए गए पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार जेएनपीटी द्वारा संग्रहित किए जाने हैं, इसलिए हमारे अनुरोध पर जीटीआईपीएल ने अपने दरों के मान में सामान्य टिप्पणी संख्या 8 के रूप में एक उपयुक्त शर्त शामिल की है, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि जीटीआईपीएल की तट पर स्थित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा उनके बंद होने के कारण अथवा जीटीआईपीएल की वजह से किसी अन्य कारणवश जब कोई पोत बेकार खड़ा रहता है, तब पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के दौरान अर्जित जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभार के बराबर रियायत अनुमत्य रहेगी।

- (xxxviii) जब कोई कंटेनर जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जीटीआईपीएल द्वारा अपने टर्मिनल पर उसका लदान किया जाता है, तब पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभार और जब कोई कंटेनर जीटीआईपीएल द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनलों पर लांदा जाता है, तब प्रस्तावित प्रभार एक अंतरिम उपाय के रूप में जीटीआईपीएल द्वारा अपनाए गए दरों के मान के अनुरूप नहीं पाए जाते हैं। इसके अलावा, पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल हस्तांतरण के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त प्रभार जेएनपीटी के दरों के मान में उल्लिखित मौजूदा दरों से अधिक पाए जाते हैं। उच्चतर प्रभार निर्धारित करने के कारणों का स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है। जेएनपीटी के दरों मान में उल्लिखित के अनुसार अंतर-टर्मिनल हस्तांतरण के लिए अतिरिक्त प्रभारों को जीटीआईपीएल के मामले में 6 महीने की अवधि के लिए जारी रखने की अनुमति दी जाती है। जीटीआईपीएल को परामर्श दिया जाता है कि वे प्रदान की जाने वाली सेवा की लागत के आधार पर अंतर-टर्मिनल हस्तांतरण के लिए अतिरिक्त प्रभार वसूल करने संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत करें।
- (xxxvix) सामान्य टिप्पणी के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी सं०-2 में समेकित प्रभारों की वसूली के लिए प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित मदकृत सेवाओं का उल्लेख किया गया है। मदकृत सेवाओं में 'स्टॉवेज योजना इत्यादि' शामिल है। जेएनपीटी के मौजूदा दरों के मान में तुलनीय टिप्पणी में 'स्टॉवेज योजना इत्यादि' शामिल नहीं है। चूंकि, प्रचालक बिना किसी अतिरिक्त लागत के 'स्टॉवेज योजना' के लिए सेवा प्रदान करने का इच्छुक है, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी सं०-2 को 'इत्यादि' शब्द को हटाने के शताधीन अनुमोदित किया जाता है।
- (xi) जीटीआईपीएल ने मात्रा संबंधी छूट योजना का प्रस्तावित किया है, जिसमें एक वर्ष में 3,50,000 टीईयू का निष्पादन करने वाली कोई भी नौवहन लाइन्स कंटेनरों के कुल प्रहस्तन प्रभारों के 5% की छूट के लिए पात्र होगी। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड-4.4 अतिरिक्त मात्रा में यातायात आकर्षित करने के मद्देनजर महापत्तनों/निजी टर्मिनलों को अधिकाधिक निष्पादन प्राप्त करने हेतु घटते हुए (स्लाइडिंग) दरों के मान को अपनाने के लिए प्रेरित करता है। इसलिए, प्रस्तावित मात्रा संबंधी छूट योजना अनुमोदित की जाती है।
- (xii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के बैचमार्क से संबद्ध होना चाहिए। जीटीआईपीएल को दरों के मान में शामिल किए जाने हेतु उत्पादकता के बैचमार्क स्तरों का उल्लेख करने का परामर्श दिया गया था। जीटीआईपीएल ने दक्षता संबद्ध प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) प्रस्तावित की है, जोकि नवम्बर, 2000 में अंतरिम आधार पर एनएसआईसीटी के दरों के मान में पहले निर्धारित की गई ईएलटीएस पर आधारित दिखाई देती है। तत्पश्चात, अपने कंटेनर टर्मिनल में एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित ईएलटीएस इस प्राधिकरण द्वारा अपने दिनांक 28 मार्च, 2001 के आदेश द्वारा रद्द कर दी गई थी। पहले निर्धारित की गई अंतरिम ईएलटीएस योजना भी समाप्त हो गई थी, क्योंकि ईएलटीएस में आगे सुधार किया जाना अपेक्षित था। चूंकि, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित ईएलटीएस एनएसआईसीटी में तत्कालीन मौजूद ईएलटीएस पर आधारित है, इसलिए प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाना उपयुक्त नहीं पाया गया है।
- (xiii) जीटीआईपीएल ने सामान्य टिप्पणी संख्या-7 के रूप में अपने दरों के मान में कंटेनरों के संबंध में एक उभयगुण शर्त शामिल की है कि तटीय यात्रा अथवा विलोमतः यात्रा पर बाद में भारतीय पत्तन पर पोतांतरण किए जाने के लिए जीटीआईपीएल में विदेशी पत्तन से उतारे गए कंटेनरों के संबंध में विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50% वसूल किया जाएगा। प्रस्तावित टिप्पणी सरकार के संबंधित नीतिगत निर्णय में शामिल शर्त के अनुरूप है, इसलिए स्वीकार की जाती है।
- (xliii) इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 14 मार्च, 2006 के आदेश द्वारा जीटीआईपीएल में 6 महीने की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था का अनुमोदन किया है। चूंकि, जीटीआईपीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव के निपटान के लिए पारित आदेश इसके भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिन समाप्त होने पर प्रभावी होगा, इसलिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की वैधता को जीटीआईपीएल प्रस्ताव के निपटान के आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख तक बढ़ाया जाता है।
- (xliv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में 3-वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचारित वित्तीय एवं यातायात स्थिति केवल 31 दिसम्बर, 2008 तक के लिए है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी 31 दिसम्बर, 2008 को समाप्त हो जाएगी।

13.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण जीटीआईपीएल के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है, जोकि अनुबंध-II के रूप में संलग्न है।

13.2 जीटीआईपीएल का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएंगे और ये 31 दिसम्बर, 2008 तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर न बढ़ाया जाए।

13.3 जीटीआईपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण, प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान किसी भी समय यह पाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपथित हो गई है, यह प्राधिकरण जीटीआईपीएल को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट जेएनपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित है। यदि, जीटीआईपीएल निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो जेएनपीटी जीटीआईपीएल के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई आरंभ कर सकता है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, घट-बढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में पूर्ण समायोजन किया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2006/असा.]

अनुबंध-1

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राईवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) से संबंधित समेकित लागत विवरण

(रुपए)

क्र० सं०	विवरण	जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान			टीएमपी द्वारा संतुलित अनुमान		
		2008	2007	2006	2008	2007	2006
	यातायात (मी०ट०/टीईयू)	411,600	930,000	1,105,000	411,600	930,000	1,105,000
I	कुल प्रचालन आय						
	(i) कंटेनर प्रहस्तन आय	1,240,677,239.25	2,801,027,065.66	3,316,597,098.31	1,229,161,746.48	2,773,458,012.46	3,290,816,771.45
	(ii) कार्गो प्रहस्तन आय	-	-	-	-	-	-
	(iii) पोत-संबद्ध आय	-	-	-	-	-	-
	(iv) अन्य	-	-	-	-	-	-
	जोड़ (i से iv)	1,240,677,239.25	2,801,027,065.66	3,316,597,098.31	1,229,161,746.48	2,773,458,012.46	3,290,816,771.45
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)						
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष मजदूरी	1,350,000.00	3,675,000.00	4,800,000.00	1,125,000.00	3,291,750.00	3,931,290.00
	(ii) अनुरक्षण मजदूरी	-	-	-	-	-	-
	(iii) उपस्कर चालन लागत	268,031,383.07	591,521,518.07	672,946,401.26	258,769,905.52	453,678,726.88	608,818,873.04
	(iv) अनुरक्षण निष्कर्षण	-	-	-	-	-	-
	(v) शायल्टी/राजस्व हिस्सा	-	-	-	-	-	-
	(vi) उपस्कर किराया	71,988,840.00	169,976,565.00	211,049,665.61	65,691,360.00	155,107,260.00	192,582,936.00
	(vii) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराया	216,812,193.75	306,051,850.78	321,354,443.32	253,711,997.25	303,104,934.43	318,260,181.15
	(viii) बीमा	56,578,140.00	73,500,000.00	73,500,000.00	46,761,832.71	73,500,000.00	73,500,000.00
	(ix) अन्य व्यय	-	-	-	-	-	-
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	-	-	-	-	-	-
	जोड़ (i से x)	614,780,558.82	1,144,724,933.85	1,283,650,510.20	628,080,095.48	968,682,671.31	1,197,093,280.19
III	मूल्यहास	314,964,942.38	610,793,610.24	650,283,475.72	307,822,842.25	632,103,514.82	651,141,514.82
IV	ऊपरिव्यय						
	(i) प्रबंध एवं प्रशासनिक ऊपरिव्यय	197,077,600.00	246,347,000.00	307,933,750.00	197,077,600.00	246,347,000.00	251,715,106.50
	(ii) सामान्य ऊपरिव्यय	301,941,309.00	317,828,667.91	334,430,957.96	281,441,309.00	294,106,167.91	307,340,945.46
	(iii) प्रारंभिक व्यय एवं अग्रिम भुगतान को बट्टे खाते डालना	-	-	-	20,500,000.00	20,500,000.00	20,500,000.00
	(iv) अन्य	-	-	-	-	-	-
	जोड़ (i से iv)	499,018,909.00	564,175,667.91	642,364,707.96	499,018,909.00	560,953,167.91	579,556,051.96
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा)						
	(i)-(ii)-(iii)-(iv)	(188,067,168.95)	481,332,853.66	740,298,404.43	(203,740,100.25)	591,718,658.42	863,025,924.48

VI	वित्त एवं विविध आय (एफएफआई)						
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएफआई)						
VIII	एफएफआई में से एफएमई घटाईए (VI) - (VII)						
IX	ब्याज एवं करपूर्व अधिशेष (V) + (VIII)	(188,087,188.95)	481,332,853.66	740,298,404.43	(203,740,100.25)	591,718,658.42	863,025,924.48
X	नियोजित पूंजी	8,013,006,283.23	8,761,592,560.14	8,201,259,355.29	7,539,830,642.79	8,556,320,706.32	7,909,560,550.35
XI	आरओसीई- अधिकतम अनुमत्य 15%	901,463,206.86	1,314,238,884.02	1,230,186,903.29	848,230,947.31	1,283,448,105.95	1,186,435,432.55
XII	क्षमता उपयोग				68.53%	70.00%	83.17%
XIII	क्षमता उपयोग के प्रति आरओसीई समायोजन	901,463,206.86	1,314,238,884.02	1,230,186,903.29	848,230,947.31	1,283,448,105.95	1,186,435,432.55
XIV	निवले अधिशेष/(घाटा) (IX)-(XIII)	(1,089,530,375.81)	(832,908,030.36)	(488,890,498.86)	(1,051,971,047.57)	(691,729,447.53)	(323,409,508.07)
XV	प्रचालन आय के % के रूप में निवले अधिशेष/(घाटा)(XIV)/I in %	-88%	-30%	-15%	-85.58%	-24.94%	-9.83%

अनुबंध-II

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राईवेट लिमिटेड

दरों का मान

1. परिभाषाएं
 - 1.1 'जीटीआई' अथवा 'टर्मिनल' का अभिप्राय गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राईवेट लिमिटेड से है।
 - 1.2 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
 - 1.3 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा।
 - 1.4 'कंटेनर' का अभिप्राय मानक आईएसओ कंटेनर से है, जो कार्गो की ढुलाई और ढेर लगाने के लिए उपयुक्त है तथा एक इकाई के रूप में प्रहस्तन किए जाने योग्य है और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाए जाने योग्य है।
 - 1.5 'पूर्ण कंटेनर भार (एफसीएल)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें पोत के घोषणा-पत्र के अनुसार एक परेषिती से संबंधित कार्गो है।
 - 1.6 'कंटेनर भार से कम (एलसीएल)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें पोत के घोषणा-पत्र के अनुसार एक परेषिती से अधिक परेषितियों का कार्गो है।
 - 1.7 'खतरनाक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतरनाक वस्तुएं हैं।
 - 1.8 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और लिफ्टिंग जैसे विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
 - 1.9 'रीफर' का अभिप्राय माल की ढुलाई के प्रयोजनार्थ कंटेनर से है, जिसके लिए अपेक्षित तापमान बनाए रखने हेतु विद्युत आपूर्ति की अपेक्षा होती है।
 - 1.10 'आईसीडी' का अभिप्राय अंतर्देशीय कंटेनर डिपो से है।
 - 1.11 'प्रतिदिन' का अभिप्राय एक कैलेंडर दिवस अथवा उसके भाग से है।

- 1.12 'आयात कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो एक पोत से उतारे जाने के बाद जीटीआई में भंडार किया जाता है और जिसकी सड़क अथवा रेल द्वारा दुलाई की जाती है।
- 1.13 'निर्यात कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो सड़क अथवा रेल द्वारा लाया जाता है और जीटीआई में भंडार किया जाता है तथा जिसका किसी निर्धारित पोत पर लदान किया जाता है।
- 1.14 'पोतांतरण कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो एक पोत से उतारा जाता है, कंटेनर यार्ड में भंडार किया जाता है और जिसकी किसी अन्य पोत द्वारा दुलाई की जाती है।
- 1.15 'शट-आउट कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने टर्मिनल में वीसीएन/वीआईएएन द्वारा चिह्नित पोत के लिए निर्यात के रूप में टर्मिनल में प्रवेश किया है और किसी भी कारण से उसे पोत के साथ संयोजित नहीं किया गया है तथा जिसे कंटेनर यार्ड में रखा गया है।
- 1.16 'शहर को वापस कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो किसी विनिर्दिष्ट पोत यात्रा के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी कारणवश उसका निर्यात नहीं किया जाता है तथा टर्मिनल से हटा दिया जाता है।
- 1.17 'वीसीएन' का अभिप्राय पोत मांग संख्या से है।
- 1.18 'वीआईएएन' का अभिप्राय पोत पहचान सूचना संख्या से है।
टर्मिनल के भीतर से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के संबंध में सेवाएं प्रदान करने के लिए कंटेनरों के प्रहस्तन और दुलाई हेतु निम्नलिखित समेकित प्रभारों का भुगतान नौवहन लाइनों/पोत के एजेंट अथवा कार्गो एजेंट द्वारा किया जाएगा।

खंड - 1 सभी सामान्य और रीफर कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन का प्रयोग करने हुए जहाज से यार्ड तक/यार्ड से जहाज तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	3068	4602	6136	1841	2762	3682
आईसीडी कंटेनर	3068	4602	6136	1841	2762	3682
खाली कंटेनर	2478	3717	4956	1487	2230	2974

ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड तक - दुलाई और सीएफएस में उठाकर रखना

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	1092	1638	2184
खाली कंटेनर	1092	1638	2184

ग. यार्ड से रेल/रेल से यार्ड तक - केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
आईसीडी कंटेनर (भरे हुए एवं खाली)	1534	2301	3068

घ. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	472	708	944
खाली कंटेनर	472	708	944

टिप्पणी : सामान्य कंटेनर साधारण किस्म के कंटेनर होते हैं, जोकि बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणी के अंतर्गत नहीं आते हैं।

खण्ड - 2 सभी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार

क. 1 - 3000 टीईयू

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	3540	5310	7080	2124	3186	4248
खाली कंटेनर	3068	4602	6136	1841	2762	3682

ख. 3001 - 6000 टीईयू

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	3304	4956	6608	1982	2973	3964
खाली कंटेनर	2832	4248	5664	1699	2549	3398

ग. 6001 - 9000 टीईयू

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	3068	4602	6136	1841	2762	3682
खाली कंटेनर	2596	3894	5192	1558	2337	3116

घ. 9000 टीईयू से अधिक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	2832	4248	5664	1699	2549	3398
खाली कंटेनर	2360	3540	4720	1416	2124	2832

टिप्पणी :

1. दर उसी वित्तीय वर्ष में नीवहन लाइन अथवा एजेंटों द्वारा लागू किए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
2. जब कोई कंटेनर मूलतः पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित किया जाता है, बाद में जिसकी दुलाई रेल अथवा सड़क द्वारा की जाती है, वह पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देता है और उसे सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा तथा लागू निर्धारित प्रभारों का भुगतान करना होगा।

खण्ड - 3 सभी खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पतन क्रेन का प्रयोग करते हुए जहाज से यार्ड तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	3540	5310	7080	2124	3186	4248
आईसीडी कंटेनर	3540	5310	7080	2124	3186	4248
पोतांतरण कंटेनर	3540	5310	7080	2124	3186	4248

ख. यार्ड से सीएफएस तक - दुलाई और सीएफएस में उठा कर रखना

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	1180	1770	2360

ग. केवल आईसीडी के लिए यार्ड से रेल तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
आईसीडी कंटेनर	1770	2655	3540

घ. यार्ड से ट्रक तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	590	885	1180

खण्ड - 4 सभी सामान्य आकार से बड़े कार्गो वाले कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन का प्रयोग करते हुए जहाज से यार्ड तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	6136	9204	12272	3682	5523	7364
आईसीडी कंटेनर	6136	9204	12272	3682	5523	7364
पोतांतरण कंटेनर	6136	9204	12272	3682	5523	7364
खाली कंटेनर	4956	7434	9912	2974	4461	5948

ख. यार्ड से सीएफएस तक - दुलाई और सीएफएस में उठाकर रखना

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	2183	3275	4366
खाली कंटेनर	2183	3275	4366

ग. केवल आईसीडी के लिए यार्ड से रेल तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
आईसीडी कंटेनर	3068	4602	6136
खाली कंटेनर	3068	4602	6136

घ. यार्ड से ट्रक तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	944	1416	1888
खाली कंटेनर	944	1416	1888

खण्ड - 5 पोतों के हैचकवर

हैचकवर खोलना और इसे प्रतिस्थापित करना (प्रभार प्रति हैचकवर)

विवरण	विदेशागामी पोत(अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत(रुपए)
क. जब हैचकवर क्वे पर रखना होता है	72.90	2043
ख. जब हैचकवर क्वे पर नहीं रखना होता है	29.16	817

टिप्पणी : यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, तब उपर्युक्त के अनुसार हैचकवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

खण्ड - 6 रेस्टॉव एफसीएल और एमटी

पोत के भीतर कंटेनरों को हटाना (प्रति एक चालन)

क. हैच से हैच तक शिफ्टिंग

विवरण	विदेशागामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल एवं एमटी	24.30	36.44	48.60	681	1021	1362

ख. क. से भिन्न

विवरण	विदेशागामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल एवं एमटी	97.20	145.79	194.40	2724	4085	5447

खण्ड - 7 शट-आउट

क. शट-आउट प्रभार

विवरण	विदेशागामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल एवं एमटी	48.60	72.91	97.20	2270	3405	4539

ख. शट-आउट कंटेनरों की दुलाई

विवरण	विदेशागामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल एवं एमटी	1770.00	2655.00	3540.00	1770	2655	3540

खण्ड - 8 रीफर परिवीक्षण एवं संयोजन

प्रति 4 घंटे या उसके भाग के लिए दर

विवरण	विदेशागामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल एवं एमटी	4.86	7.29	9.72	227	340	454

टिप्पणी : रीफर रेस्टॉव के मामले में निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार लागू होंगे।

खण्ड - 9 अन्य सेवाएं

क. सीमा शुल्क निरीक्षण अथवा अन्य प्रयोजनार्थ टर्मिनस के भीतर कंटेनरों की शिपिंग और सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों का भाद में लदान ।

विवरण	रुपए में		
	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल एवं एमटी	2006	3009	4012

ख. सीमा शुल्क जांच-पड़ताल के लिए अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजनार्थ निर्धारित यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगाने के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार ।

विवरण	रुपए में		
	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल एवं एमटी	236	354	472

खण्ड - 10 ठहरने के लिए प्रभार

क. गरे हुए आयात कंटेनर

विवरण	विदेशगामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
4 - 15 दिन	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 दिन	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
उसके बाद	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

ख. गरे हुए निर्यात कंटेनर

विवरण	विदेशगामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
4 - 15 दिन	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 दिन	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
उसके बाद	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

ग. खाली आयात अथवा निर्यात कंटेनर

विवरण	विदेशगामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
4 - 15 दिन	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 दिन	6.74	13.48	20.22	314.80	629.60	944.30
उसके बाद	13.48	26.96	40.44	629.60	1259.20	1888.60

घ. आईसीडी - गरे हुए और खाली, रेल द्वारा डोए जाने वाले आयात और निर्यात कंटेनर

विवरण	विदेशगामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
16 - 30 दिन	3.37	6.74	10.11	157.40	314.80	472.15
31 - 45 दिन	6.74	13.48	20.22	314.80	629.60	944.30
उसके बाद	13.48	26.96	40.44	629.60	1259.20	1888.60

क. पोतांतरण - भरे हुए कंटेनर

विवरण	विदेशगामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 30 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
31 - 45 दिन	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
उसके बाद	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55

ख. पोतांतरण - खाली कंटेनर

विवरण	विदेशगामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
16 - 30 दिन	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
31 - 45 दिन	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
उसके बाद	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

घ. शट-आउट - भरे हुए और खाली कंटेनर

विवरण	विदेशगामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
1- 15 दिन	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 दिन	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
उसके बाद	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

ज. शहर को वापस भेजे जाने वाले भरे हुए और खाली कंटेनर

विवरण	विदेशगामी(अमरीकी डॉलर)			तटीय(रुपए)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
4- 15 दिन	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 दिन	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
उसके बाद	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

टिप्पणी :

- किसी भी कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उतराई के दिन के बाद वाले दिन से लेकर पोत लदान/सुपुर्दगी/कंटेनर को हटाने की तारीख के दिन तक और रविवारों तथा अवकाशों सहित मानी जाएगी।
- जब किसी पोतांतरण कंटेनर की स्थिति (प्रेषण का तरीका) बाद में स्थानीय तौर पर बदल जाती है, तब उसे खण्ड-10, मद सं० (ड) में निर्धारित के अनुसार रियायती ठहरने की अवधि का नुकसान हो जाएगा। ऐसे कंटेनरों के लिए ठहरने की अवधि के प्रभारों/अन्य प्रभारों की वसूली आयात/निर्यात कंटेनरों के समान वसूल की जाएगी। उपर्युक्त में परिभाषित को छोड़कर किसी पोतांतरण बाक्स को हटाए जाने पर निर्यात/आयात कंटेनर के अनुसार लागू प्रशुल्क वसूल किए जाएंगे। इस प्रकार का चालन पोतांतरण चालन नहीं माना जाएगा।
- पोतांतरण कंटेनरों को बाद में प्रेषण के तरीके को रेल में बदलने पर भंडारण शुल्कों की वसूली के प्रयोजनार्थ उन्हें अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा। ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड में कंटेनर की दुलाई के लिए अतिरिक्त शिफ्टिंग प्रभार लागू होंगे।
- प्रयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा, जिसके प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर जारी जीटीआई कंटेनरों की सुपुर्दगी करने/हटाने की स्थिति में नहीं है।
- सामान्य आयात कंटेनरों को बाद में प्रेषण के तरीके को रेल में बदलने पर केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लागू निशुल्क अवधि की रियायत प्राप्त होगी।
- किसी शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक कंटेनर के शट-आउट बन जाने के दिन के बाद के दिन से परिकल्पित की जाएगी।
 - खतरनाक कंटेनरों के लिए रुकने के समय के प्रभार सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना लागू होंगे।
 - सामान्य आकार से ऊंचे और सामान्य आकार से बड़े कार्गो वाले कंटेनरों के लिए रुकने के समय के प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना लागू होंगे।

8. परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवर्णिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित सूचना की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन तक, निम्नलिखित शर्तों के अधीन, जो भी पहले हो, वसूल किए जाएंगे :-
- (i) परेशिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि परेशिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्ताधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है :-
 - (क) नौवहन लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करेगा और इसे वापस ले लेगा अथवा पत्तन परिसर से इसे हटा लेगा; और
 - (ख) नौवहन लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
 - (ख) नौवहन लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनके असफल रहने की स्थिति में कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक लागू रहना जारी रहेंगे, जब तक कि नौवहन लाइन्स द्वारा कार्गो की उतराई के लिए सभी प्रकार की आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती है।
 - (iv) जब किसी कंटेनर को सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/कब्जे में ले लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब कार्गो को छोड़ने के सीमा शुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगना बंद हो जाएंगे, बशर्त कि नौवहन लाइन्स सभी आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करती हैं और दुलाई तथा उतराई की लागत वहन करती हैं। अन्यथा, जब्त/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को नौवहन लाइन/परेशिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमा शुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस स्थिति में भंडारण प्रभार इस प्रकार हटाए जाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।
9. अमरीकी डॉलरों में मूल्यवर्गित कंटेनर-संबद्ध प्रभारों को समकक्ष भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। इस प्रयोजनार्थ पत्तन सीमाओं (आयात कंटेनरों के मामले में) में पोत के प्रवेश की तारीख और टर्मिनल परिसर (निर्यात कंटेनरों के मामले में) में कंटेनरों के आगमन की तारीख को मौजूद बाजार क्रय दर (भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहायक बैंक अथवा अन्य किसी सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित, जैसाकि समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया गया हो) को डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रुपए में परिवर्तित करने के लिए लागू किया जाएगा।
10. (i) इस दरों के मान के अंतर्गत प्रयोक्ता किसी प्रभार के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, जीटीआईपीएल वापसी अदायगियों पर विलंब के लिए दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ii) दंडात्मक ब्याज की दर 13% प्रतिवर्ष होगी। दंडात्मक ब्याज जीटीआईपीएल और इसके प्रयोक्ताओं पर समान रूप से लागू होगी।
- जीटीआईपीएल द्वारा वापसी अदायगियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- प्रयोक्ता द्वारा वापसी अदायगी में विलंब जीटीआईपीएल द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तारीख के केवल 10 दिन बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्धारित के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाना हो और/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान इस दरों के मान में निर्धारित के अनुसार अग्रिम तौर पर किया जाना हो।
11. उन मामलों में विनिमय दर की पोत के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी, जहां पोत लंबी अवधि के लिए पत्तन में ठहरते हैं। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय मौजूद उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में पूर्व प्रभाव से परिवर्तित हो जाएगा।

झ. जीटीआईपीएल और जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण

1. जीटीआईपीएल और जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार:-
- (i) पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया :-
 - (क) जेएनपीटी/एनएसआईसीटी में उतारे गए और जीटीआईपीएल को भेजने के लिए लादे जाने वाले पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों की दुलाई जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के ट्रैक्टर ट्रेलरों द्वारा की जाएगी और जेएनपीटी/एनआईसीटी आरटीजीसी इन कंटेनरों को जीटीआईपीएल के निर्धारित यार्ड में उतारेंगे।
 - (ख) इसी प्रकार, जीटीआईपीएल में उतारे गए और जेएनपीटी/एनआईसीटी को भेजने के लिए लादे जाने वाले पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों की दुलाई जीटीआईपीएल द्वारा अपने आरटीजीसी और ट्रैक्टरों ट्रेलरों का प्रयोग करते हुए जेएनपीटी/एनआईसीटी के निर्धारित यार्ड में उतारने के लिए की जाएगी।
 - (ii) पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार :-
 - (क) यदि जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा कोई कंटेनर उतारा जाता है और जीटीआईपीएल द्वारा अपने टर्मिनल पर उसका लदान किया जाता है, तब प्रभार निम्नवत होंगे :-
 - जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के दरों के मान के अनुसार कंटेनर के लदान के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 50% जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा नौवहन लाइन्स से वसूल किया जाएगा।
 - उसी कंटेनर के लिए जीटीआईपीएल अपने दरों के मान के अनुसार कंटेनर के लदान के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा और इसके अलावा अंतर-टर्मिनल हस्तांतरण के लिए 1300/-रुपए (20' के लिए) अथवा 1950/-रुपए (40' के लिए) अथवा 2600/-रुपए (>40') वसूल करेगा।
 - (ख) यदि जीटीआईपीएल द्वारा कोई कंटेनर उतारा जाता है और जेएनपीटी/एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर उसका लदान किया जाता है, तब प्रभार निम्नवत होंगे :-

- जीटीआईपीएल अपने दरों के मान के अनुसार कंटेनर के लदान के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा।
- उसी कंटेनर के लिए जेएनपीटी/एनएसआईसीटी अपने दरों के मान के अनुसार कंटेनर के लदान के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेंगे और इसके अलावा 1428/-रुपए (20' के लिए) और 2142/-रुपए (40' के लिए) और 2856/-रुपए (>40') वसूल करेगा।

सामान्य टिप्पणियाँ :

1. प्रयोक्ताओं को पत्तन की वजह से एक तर्कसंगत स्तर से आगे विलंब के लिए प्रभारों का भुगतान नहीं करना पड़ेगा।
2. 20 फुट और उससे कम की लंबाई वाले कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाएगा।
3. उभयपक्ष के अनुसार समेकित प्रभारों में निम्नलिखित घटक अर्थात् जहाजी कुली कार्य, गेंद्री क्रेन का प्रयोग, अंतरण क्रेन का प्रयोग, स्टावेज योजना, कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के कुल वजन पर घाट शुल्क, दुलाई शामिल होंगे।
4. मानक आकार से भिन्न कंटेनरों, जिनके लिए विशेष उपकरणों अथवा स्लिज अथवा प्रहस्तन की अपेक्षा होती है, उनके लिए लागू दरों का दुगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले अन्य प्रकार के कोई भी कंटेनर शामिल होंगे।
5. किसी एक वर्ष में 3,50,000 टीईयू से अधिक का निष्पादन करने वाली कोई भी नौवहन लाइन्स कंटेनरों के कुल प्रहस्तन प्रभारों के 5% की छूट के लिए हकदार होंगी।
6. जीटीआईपीएल प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से जीटीआईपीएल उपस्कर के खराब होने अथवा किसी अन्य प्रयोक्ता द्वारा किराए पर लेने अथवा किसी अन्य कारण से वे उपलब्ध नहीं हैं, तब प्रयोक्ताओं द्वारा स्वयं की व्यवस्था से विभिन्न प्रचालन कार्य करने पर टर्मिनल प्रयोक्ताओं को निम्नलिखित रियायतें उपलब्ध होंगी :-

- (i) यदि तट से जहाज तक अथवा विलोमतः कंटेनरों के लदान/उताराई के लिए जहाज के अपने गियर का प्रयोग किया जाता है, तब प्रहस्तन प्रभारों में रियायतें निम्नानुसार अनुमत्य होंगी :-

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	708	1062	1416	425	637	850
खाली कंटेनर	708	1062	1416	425	637	850

- (ii) यदि कोई पत्तन प्रयोक्ता निम्नलिखित से कंटेनरों की दुलाई के लिए अपने ट्रैक्टर ट्रेलर (टीटी) प्रयोग करता है (क) क्वे से कंटेनर यार्ड तक, अथवा (ख) कंटेनर यार्ड से क्वे तक

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	354	531	708	212	319	425
खाली कंटेनर	354	531	708	212	319	425

- (iii) यदि कोई प्रयोक्ता यार्ड से ट्रक तक और विलोमतः कंटेनरों को उठाने के लिए अपने उपस्कर लाता है, तब प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित रियायतें अनुमत्य होंगी :-

विवरण	विदेशगामी(रुपए)			तटीय(रुपए)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
भरे हुए कंटेनर	295	443	590	177	266	354
खाली कंटेनर	295	443	590	177	266	354

- (iv) निजी उपस्कर द्वारा शहर को भेजे जाने वाले प्रहस्तन किए गए कंटेनरों के लिए कोई रियायत अनुमत्य नहीं होगी।

- (v) यदि टर्मिनल प्रयोक्ता कंटेनरों के बांधने के प्रचालन के लिए बांधने/खोलने वाला गैंग प्रदान करता है, तब प्रहस्तन प्रभारों में 36/-रुपए प्रति कंटेनर की रियायत अनुमत्य होगी। यह रियायत वास्तव में बांधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी।

7. किसी तटीय यात्रा अथवा विलोमतः यात्रा पर बाद में भारतीय पत्तन पर पोतलदान के लिए जीटीआई में किसी विदेशी पत्तन से आए हुए कंटेनर को उतारने पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित का 50% वसूल किया जाएगा।
8. जीटीआईपीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा उनके असफल होने अथवा जीटीआईपीएल की वजह से किसी अन्य कारण के होने पर किसी पोत के बेकार खड़े रहने के मामले में पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के दौरान जेएनपीटी को देय बर्ध किराया प्रभारों के बराबर छूट जीटीआई द्वारा अनुमत्य होगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 11th September, 2006

No. TAMP/71/2005-GTIPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Gateway Terminals India Limited for fixation of its Scale of Rates as in Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/71/2005-GTIPL****Gateway Terminals India Private Limited**

Applicant**ORDER**(Passed on this 23rd day of August 2006)

This case relates to a proposal received on 19 December 2005 from the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) for fixation of its Scale of Rates (SOR).

1.2. Since its operations were to commence from 15 March 2006, the GTIPL proposed to levy the existing tariff prescribed in the Scale of Rates of JNPT as an interim measure. This Authority approved adoption of the existing Scale of Rates of JNPT for container handling operations by GTIPL for a maximum period of 6 months from 15 March 2006 vide Order dated 14 March 2006.

2. The main points made by GTIPL in its proposal are as follows:

- (i). GTIPL has entered into a license agreement with Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) on 10 August 2004 for Re-development of JNPT's Bulk Terminal into a Container Terminal on a Build-Operate-Transfer basis for a period of 30 years.
- (ii). As per the LA, lease charges at the rate of Rs.24.63 crores per annum, subject to an annual escalation of 5% (Annual Lease Charges) are payable annually in advance by GTIPL to JNPT for the lands allotted to them.
- (iii). As per the LA, the GTIPL proposes to provide the following project facilities and services:
 - (a). Widening the quay of the existing bulk berths (BB1/BB2 and BB3/BB4).
 - (b). Construction of a new central approach bridge of 14 metres wide, refurbishing of northern approach bridge and widening of southern approach bridge.
 - (c). Dismantling the existing cargo sheds, bagging sheds and railway platform sheds and develop the area into a container yard.
 - (d). Separate gate complex for better gate control and traffic requirement.
 - (e). Security fence along the periphery of JNPT's terminal and its area.
 - (f). The minimum container handling equipment to be deployed by GTIPL is as follows:

Equipment	Within 24 Months from date of award of license	Within 60 Months from date of award of license or date of handing over the assets whichever is earlier
RMQC	06	08
RTGC	18	29
RMGC	02	03
RST	04	04
Empty Handlers	04	04
Tractor Trailer	70	86

- (g). GTIPL shall have its own reefer yard within the Licensed Premises.

- (h). An area of approximately 18 hectares has to be reclaimed within 60 months of the date of award of the license.
- (iv). GTIPL has guaranteed the minimum traffic as under:

Years of Operation	Total TEUs
1 st year	130,000
2 nd year	350,000
3 rd year	536,000
4 th year	735,000
5 th year	950,000
6 th year	1,200,000
7 th year onwards	1,300,000

- (v). As per the LA, GTIPL has to employ 236 surplus employees of JNPT who have been identified as surplus as a result of the development of the Bulk terminal and as a consequence of the license subject to options to be exercised by the employees. The yearly financial implication in respect of these 236 employees as per the LA is Rs.6.22 crores.
- (vi). All vessels related charges shall be recovered by JNPT directly from the users. The container handling charges levied by GTIPL shall be shared with JNPT based on the quoted percentage (35.503%). As per the Govt. policy, and as stipulated in the LA, revenue sharing is not factored into / taken into account as a cost for fixation / revision of tariff by TAMP.
- (vii). The investment as per the LA has been estimated at Rs.900 crores. The investment on equipment, civil, IT and other infrastructure proposed by GTIPL as per the current estimates is around Rs.907 crores.
- (viii). The accounting period of GTIPL is from January to December.
- (ix). The design capacity of the terminal at the commencement of the operation works out to 655,200 TEUs which is estimated to increase to 13,00,000 TEUs by the third year of operation.
- (x). The total number of employees for the year 2006, 2007 and 2008 are 320, 408 and 408 respectively (including employees taken over from JNPT)
- (xi). The GTIPL has made an upfront payment of Rs. 15 crores to JNPT.
- (xii). (a). At the expiry of license period, GTIPL would hand over to JNPT the project facilities against a compensation of one rupee.
- (b). The value of mobile handling equipments shall be assessed by a valuer and if JNPT needs them, it would acquire them by paying the assessed value.
- (xiii). Only the consolidated figures of throughput, income / expenditure and investment may be calculated and not their individual break-up.

2.2

The highlights of the GTIPL proposal are as follows:

- (a). The traffic projections for the first three years are as follows:

Year	Throughput in TEUs
2006 (For 9months)	4,11,600
2007	9,30,000
2008	11,05,000

A growth rate of 126% for the year 2007 and 19% for 2008 has been considered.

- (b). The tariff is proposed considering a general upward revision of 35.85% in the existing container related tariff of the JNPT. The Scale of Rates of JNPT has been taken as a base and few modifications as suggested in the tariff guidelines have been incorporated.
- (c). The net deficit position projected by GTIPL at the existing (JNPT) tariff is as follows:

		2006 (Y+1)	2007 (Y+2)	2008 (Y+3)
1.	Net Deficit (Rs. In Crore)	- 118.39	- 90.21	- 52.32
2.	As a percentage of operating income	95%	32%	16%

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the GTIPL was forwarded to the JNPT and the concerned user organisations for their comments.

4. The comments received from the concerned user organizations were forwarded to GTIPL as feed back information. The GTIPL has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the GTIPL was requested vide our letter dated 4 April 2006 to furnish additional information / clarifications. The GTIPL vide its letter dated 13 June 2006 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by GTIPL are tabulated below.

Sr. No	Queries raised by us	Replies furnished by GTIPL
1.	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. Notably, the operational strategies and work plan to the License Agreement prescribe productivity levels of the various facilities of the redeveloped terminal. Please indicate benchmark levels of productivity, which should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items.	As per Article 8 Section 8.1.viii (Page 34 of LA) the efficiency parameter specified is the gross crane productivity of not less than 20 moves per hour per QC from the 2 nd year of operation. The crane productivity assumed by GTI is 20, 22 & 24 per hour in 2006, 2007 & 2008 respectively. Adhering to clause 6.8 of the guidelines for tariff fixation, an Efficiency Linked Tariff Scheme has been provided in the scale of rates.
2.	Article 8.58 of the License Agreement envisages levy of infrastructure cess by the GTIPL on the cargo handled by it and remit the proceeds to the JNPT for infrastructure development. The said Article further stipulates automatic enhancement of Scale of Rates of GTIPL equal to the amount of cess. It may be noted that such an arrangement, if any, will not be in accordance with tariff setting arrangement envisaged in the statute and the revised tariff guidelines.	Article 8.58 was a pre condition for entering into the license agreement. However, TAMPs views on the same are noted. JNPT will be informed of this in due course.
3.	The undertaking furnished suggests a tariff validity period upto 31 March 2009. Since cost statements are	GTIPL accounting year is the calendar year. Hence, the cost statements have been submitted till December 2008.

	furnished only upto 31 December 2008, the validity will expire on 31 December 2008.	(While submitting the revised cost statements, the GTIPL has furnished cost statements only upto the year 2008)																
4.	<p>Capacity: Operational strategies and work plan (Annex - 2) to the License Agreement prescribe berth productivity, gross crane productivity, stack productivity and hatch productivity. In this context please clarify the following:</p> <p>(i). The capital employed figures furnished show that nearly full investment will be made within the years under consideration. However, the capacity calculation does not reflect this position.</p> <p>(ii). Capacity should be calculated with reference to the designed parameters of the facilities created / to be created in the relevant year and not based on the physical performance expected by GTIPL. The capacity calculation may be reviewed and justification for each of the parameters assumed should be furnished.</p> <p>(iii). The reason for considering quay crane moves per hour at 20, 22 and 24 respectively for the three years under consideration against 30 moves per hour indicated in the operational strategy.</p> <p>(iv).The reason for considering 6 numbers of RMQC's for the year 2008 as compared to the 7 number of RMQC's considered for the year 2007.</p>	<p>The capital employed figures include expenses on account of reclamation works. The reclamation work does not impact the capacity of the terminal and is being carried out as per the requirements of the License Agreement. The expenses on account of reclamation work out to INR 1140 million (approx).</p> <p>The parameters considered for determining quayside capacity are the no. of RMQC's used and no. of moves per hour. The parameters considered for determining terminal capacity are the yard capacity and the various equipment used. The capacity of the terminal as calculated by GTIPL are as follows:</p> <table><tr><td></td><td>2006 for 9 months</td><td>2007</td><td>2008</td></tr><tr><td>Quayside Capacity</td><td>600600</td><td>1341010</td><td>1462920</td></tr><tr><td>Terminal Capacity</td><td>671389</td><td>1328600</td><td>1328600</td></tr><tr><td>Capacity</td><td>600600</td><td>1328600</td><td>1328600</td></tr></table> <p>Our ultimate goal during the BOT period is to achieve 30 moves per hour & we are working towards that direction as evident in the years two and three. This productivity is expected to be achieved once everything gets stabilized and all factors, which constitute the productivity, are favorable such as size of the ship, product mix, evacuation etc.</p> <p>(The GTIPL has revised the capacity calculation. The GTIPL has now adopted the RMQC's as 5 in 2006 and 7.60 each in 2007 and 2008. The revised capacity is as given in the above table)</p>		2006 for 9 months	2007	2008	Quayside Capacity	600600	1341010	1462920	Terminal Capacity	671389	1328600	1328600	Capacity	600600	1328600	1328600
	2006 for 9 months	2007	2008															
Quayside Capacity	600600	1341010	1462920															
Terminal Capacity	671389	1328600	1328600															
Capacity	600600	1328600	1328600															
5.	<p>Traffic: With reference to traffic projections, please furnish the following:</p> <p>(i). The basis for estimates of traffic for the years 2006, 2007 and 2008.</p> <p>(ii). Please explain the basis for container mix projected in the total container throughput of the respective category of containers.</p>	<p>The estimates are based on the understanding with proposed customers based on their estimated projections. (The GTIPL has furnished the customerwise traffic projections.)</p> <p>The estimates are based on the understanding with proposed customers based on their estimated projections. The various percentages arrived at, based on</p>																

		customer estimates, are as follows:																								
		<table><tr><th>Sr No</th><th>Type of Containers</th><th>% of total traffic</th><th>% of loaded & empty</th></tr><tr><td>1</td><td>Normal & Reefer</td><td>94%</td><td>Loaded-75% Empty-25%</td></tr><tr><td>2</td><td>Coastal</td><td>1%</td><td>Loaded-75% Empty-25%</td></tr><tr><td>3</td><td>Transshipment</td><td>4%</td><td>Loaded-50% Empty-50%</td></tr><tr><td>4</td><td>Hazardous</td><td>0.5%</td><td>Loaded-100%</td></tr><tr><td>5</td><td>ODC</td><td>0.5%</td><td>Loaded-60% Empty-40%</td></tr></table>	Sr No	Type of Containers	% of total traffic	% of loaded & empty	1	Normal & Reefer	94%	Loaded-75% Empty-25%	2	Coastal	1%	Loaded-75% Empty-25%	3	Transshipment	4%	Loaded-50% Empty-50%	4	Hazardous	0.5%	Loaded-100%	5	ODC	0.5%	Loaded-60% Empty-40%
Sr No	Type of Containers	% of total traffic	% of loaded & empty																							
1	Normal & Reefer	94%	Loaded-75% Empty-25%																							
2	Coastal	1%	Loaded-75% Empty-25%																							
3	Transshipment	4%	Loaded-50% Empty-50%																							
4	Hazardous	0.5%	Loaded-100%																							
5	ODC	0.5%	Loaded-60% Empty-40%																							
	(iii). The GTIPL has proposed tariff for handling reefer containers. However, traffic has not been estimated in respect of reefer containers under any of the container category.	As the handling charges for a normal/ reefer box are the same no separate breakup has been provided for reefers. However, breakup of reefers has been given separately for reefer monitoring charges																								
6	<p><u>Operating Income:</u></p> <p>(i). Please furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at the JNPT's Scale of Rates and at the proposed Scale of Rates for all the years under consideration.</p> <p>(ii). Please furnish the dwell time analysis and computation of estimated income arising out of proposed storage charges.</p>	<p>The GTIPL has furnished the requisite computation of income.</p> <p>The GTIPL has furnished the requisite analysis and income calculation</p>																								
7	<p><u>(A). Operating & Direct Labour:</u></p> <p>(i). Please furnish details of number of employees and the average cost per employee considered under operating labour for all the years under consideration. The estimated labour cost may be justified with reference to the number of employees, total wage for different categories, labour deployment pattern, manning scale for operation, etc., Also indicate the per TEU employee cost of its terminal.</p> <p>The total number of employees considered by GTIPL for computation of employee cost includes employees taken over</p>	<p>A total of 428 people (excluding 40 temporary employees & consultants) including 20 people from JNPT have been considered, as against over 900 considered in the license agreement.</p> <p>The JNPT employees are proposed to be absorbed within GTI and therefore their salaries are taken at the same levels as those of GTI.</p> <p>The total cost under operating and direct labor has been shown as INR 1,350,000 per annum (in the first year). This accounts for nine people hired for monitoring reefers only.</p>																								

<p>from JNPT, as stated by the GTIPL. It is not clear whether all the 236 employees of JNPT have been taken over by the GTIPL. Therefore, please furnish the number of JNPT employees taken over by GTIPL and their cost to GTIPL, considered in the estimated operating and direct labour cost.</p>	<p>The total expenses on account of salary, has been considered under the head Management & Administration overheads and the detailed workings have been given at annexure to form 3B.</p>
<p>(ii). Equipment running cost:</p>	
<p>(a). With reference to estimated power cost, please furnish the working indicating the electricity consumption per TEU and unit cost of electricity.</p>	<p>The electricity consumption of 4.29 Kw/Hr per TEU is based on the existing trial runs. The detailed workings are furnished.</p>
<p>(b). With reference to the estimated fuel cost, please furnish workings indicating fuel consumption per TEU and unit cost of fuel.</p>	<p>The GTIPL has furnished detailed workings. It has adopted diesel rate of Rs.39/- per litre and escalated by 4.5% in the subsequent years.</p>
<p>(c). The estimated repairs and maintenance cost works out to around 2%, 2.56% and 4.13% respectively of the gross block at the end of the respective years under consideration. Please furnish the estimated repairs and maintenance cost for equipments and civil work separately for each of the year. The estimated repair and maintenance cost of new equipments may be validated in the light of the fact that such equipments will be covered under guarantee / warranty during the initial period.</p>	<p>GTIPL has furnished workings for the estimates based on standard literature. No documentary proof is, however, furnished by GTIPL.</p>
<p>(d). With reference to the estimated expenditure on account of equipment hire charges, the list of equipments taken on hire / proposed to be taken on hire may be furnished with cost details supported by documentary evidence.</p>	<p>It is proposed to take 90 Tractor/ Trailers on hire. The rates are based on the payments being made by JNPT/NSICT.</p>
<p>(e). Please confirm that the estimation of lease rentals is as per the terms of the License Agreement. Please furnish detailed computation of the area leased and the rate per sq. meter.</p>	<p>The basic figure is as provided in the LA. This has to be escalated by 5% annually. The detailed calculations are furnished.</p>
<p>(f). The estimate of insurance cost may be justified with reference to the actual payment made to the</p>	<p>The insurance cost is based on the actual payment made. GTIPL has furnished a copy of the Insurance contract with ICICI</p>

	<p>insurance company. A copy of the agreement entered with the insurance company(s) may be furnished.</p> <p>(B). Management & Administration Overheads and General Overheads:</p> <p>(i). Please list out the components of Management & Administration Overheads and General Overheads with the details of estimated expenditure for each component for all the years under consideration.</p> <p>(ii). The aggregate of estimated Management & General Overheads and General Overheads works out to around 81%, 49% and 49% of the direct operating cost for the respective years. The estimated overheads may be justified.</p> <p>(iii). The write-off of preliminary expenses and upfront payment is shown as nil. The total preliminary expenses and upfront payment, with break-up may be furnished, and the treatment given to this element in the cost statement may be explained.</p> <p>(C). Depreciation:</p> <p>Please furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>Lombard. The annual premium payable by GTIPL is Rs.5.66 crores.</p> <p>Details of Management & Administration overheads are as submitted as annexure to 3B. The breakup of Administrative overhead is as follows:-</p> <table><tr><td></td><td>(Rs. in crores)</td></tr><tr><td>Payment to JNPT (CISF & Air & Water Monitoring)</td><td>2.28</td></tr><tr><td>Reefer Electricity</td><td>1.36</td></tr><tr><td>IT Licenses</td><td>8.45</td></tr><tr><td>Expenses not Capitalized (2004/05-expenses written off over 28 years)</td><td>2.05</td></tr><tr><td>Other Admin Charges</td><td>16.04</td></tr><tr><td></td><td><hr/>30.18<hr/></td></tr></table> <p>The overheads appear to be high due to the classification of Staff cost and electricity costs. However, when compared on a global basis with the existing rates of JNPT it is seen that the rates proposed by GTI are the same as that of JNPT.</p> <p>Preliminary expenses being marginal have not been considered. However, expenses charged to revenue in 2004/ 2005 have been included in the administrative expenses and written off over a period of 28 years.</p> <p>Detailed workings on depreciation have been furnished. These workings have been revised to incorporate the waiver of customs duty on equipment proposed to be cleared under the EOU status.</p>		(Rs. in crores)	Payment to JNPT (CISF & Air & Water Monitoring)	2.28	Reefer Electricity	1.36	IT Licenses	8.45	Expenses not Capitalized (2004/05-expenses written off over 28 years)	2.05	Other Admin Charges	16.04		<hr/> 30.18 <hr/>
	(Rs. in crores)															
Payment to JNPT (CISF & Air & Water Monitoring)	2.28															
Reefer Electricity	1.36															
IT Licenses	8.45															
Expenses not Capitalized (2004/05-expenses written off over 28 years)	2.05															
Other Admin Charges	16.04															
	<hr/> 30.18 <hr/>															
8	<p>Capital Employed:</p> <p>(A) Fixed Assets:</p> <p>(i). Please list out the assets (movable and immovable with cost thereto) considered under capital employed in respect of each of the class of assets.</p>	<p>The GTIPL has furnished the details of the list of assets which has been considered, under each class of asset</p>														

	<p>(ii). It may be noted that only completed and commissioned assets alone will be counted for capital employed and work-in-progress should be excluded. A confirmation in this regard may be furnished.</p> <p>(iii). With reference to the estimated expenditure on fixed assets, please furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. Similarly, evidence of action taken to procure other assets to be added subsequently may be furnished.</p> <p>(iv). Please confirm whether the fixed assets as at the opening of the year 2006, and additions proposed during the year 2006 and 2007 are in accordance with the Concession Agreement</p> <p>(v). Please furnish the details of capital / revenue expenditure incurred for provision of amenities and modifications of Bulk Berth – 4 of JNPT. Since the JNPT will be retaining BB-4 for its use as per the License Agreement (Appendix – 4), the capital / revenue expenditure incurred by GTIPL, if any, in this regard may not be admissible for fixation of tariff.</p> <p>(B) Working Capital:</p> <p>The workings for the projected Working Capital needs may be furnished bearing in mind Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>Work in progress has been excluded from depreciation calculations</p> <p>The GTIPL has furnished documents to support its claim for the expenditure on fixed assets..</p> <p>Breakup of Fixed assets has been furnished as Annex to Form 4A.</p> <p>Since the license agreement requires for the construction of this infrastructure this cost is a part of the total capital employed. Even though it is given to JNPT they will use it for the mooring of tug/ pilot boats for the benefit of trade. The deck portion is available for GTI use except when used for bunkering and sludge removal by the Tug/ Pilot boats. The total estimate expenditure works out to INR 150 million.</p> <p>The workings have been furnished.</p>
9	<p><u>Scale of Rates:</u></p> <p>(i). Please furnish a well-structured comprehensive Scale of Rates. Cross- reference to JNPT Scale of Rates may be avoided.</p> <p>(ii). The additional services / facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying the proposed hike may be listed out.</p>	<p>The scale of rates has been revised to incorporate definitions and explanatory notes. Cross-reference to JNPT rates has been deleted.</p> <p>GTIPL's proposal is based on a cost plus estimate. The price of equipments is much higher than it was three or four years back. Productivity estimates of 20 m/hr/crane up to 24 m/hr/crane in the startup operation are assumed given the learning curve. These moves are comparable to other terminals operating in the country. The following features will allow us to take the leap into higher productivity.</p> <p>- Longest and widest quay wall</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Twin-lift quay cranes with 61 mt SWL under the spreader. - Some twin-lift RTGs - Twin-lift RMGs - 11 lane dedicated gate complex - Pre-gate facility for seamless movement of traffic - 3 rail sidings - Larger yard capacity with further expansion in 5 years. - Efficient and latest IT systems for operations, web access and EDI. - Modern repair workshop - APM Terminals Global and proven expertise in safe terminal management. - Quay cranes with 18 container wide outreach
(iii).	<p>(a). Please furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for normal, reefer, transshipment, hazardous and over dimensional cargo containers.</p> <p>(b). Similar working with cost elements considered may be furnished towards the charges proposed for services for hatch-covers of vessels, restows, shutouts, reefer monitoring & connection and various other services indicated in Section 9.</p>	<p>(a) / (b). The scale of rates for the various activities is based on the existing tariff structure of JNPT/ NSCT. However, GTI has attempted to calculate the unit costs of individual activities, e.g. handling, transportation. The calculations have been furnished.</p>
(iv).	<p>(a). (1). Clause 5.3. of the revised tariff guidelines stipulates that charges for ship / shore handling of loaded and empty containers will continue to be the same and not different. The reasons for proposing differential rates for loaded and empty containers for ship to yard / yard to ship for normal and reefer containers under Clause - A to Section 1 may be explained.</p> <p>(2). The existing rates in the Scale of Rates of JNPT for handling ICD normal and reefer containers, ICD hazardous containers and ICD over dimensional containers are 50% of the prescribed rates for non ICD containers. That being so, the reasons for proposing the rates for ICD containers at par with non ICD containers under Clause - A, Section - I, Clause - A, Section - 3 and Clause - A, Section - 4 may be explained.</p>	<p>The difference is on account of oversight and has been rectified.</p> <p>In the proposed scale of rates the charges for handling ICD containers from ship to yard or vice versa has been provided at sub section A. Handling & transportation of ICD container from yard to rail or vice versa are provided at sub section C. It can be seen that the rates are 50% of the non-ICD containers.</p>

<p>(b). It is presumed that the proposed rates under Clause – C, Section – 1, are for handling loaded ICD containers from yard to rail / rail to yard. If it is so, the GTIPL has not proposed rates for empty ICDs for handling from yard to rail / rail to yard. Please propose rates, if necessary.</p>	<p>It is clarified that the rates are the same for both loaded and empty containers. The scale of rates has been modified to incorporate this.</p>
<p>(c). Applicable coastal rates as stipulated in the Clause 4.3. of the revised tariff guidelines may be proposed in Section – 5, Section – 6 and Section – 7 of the proposed Scale of Rates.</p>	<p>The Scale of Rates have been modified accordingly.</p>
<p>(d). With reference to the proposed rate for FCL & empty 20' shutout containers in Section – 7, it is seen that the proposed rate is around 52% more than the existing JNPT tariff for the relevant tariff item. Please explain the reasons for applying a different percentage of hike as against the proposed hike of 35.85%.</p>	<p>The necessary corrections have been carried out.</p>
<p>(e). The proposed dollar denominated rates and rates in Rupee terms for reefer monitoring & connection under Section – 8 do not appear to be based on the existing relevant charges of JNPT's Scale of Rates. Please explain and modify the rates, if necessary.</p>	<p>The charges in JNPTs SOR are for 8 hours. The rates specified by GTI are based on 4 hours as required by TAMP. The rates are therefore not being modified.</p>
<p>(f). The GTIPL has not proposed charges for shifting of above 40' containers (FCL and empty) within the terminal for customs inspection etc., under Clause – A and B of Section – 9 of the proposed Scale of Rates.</p>	<p>The rates have now been specified in the scale of rates.</p>
<p>(v). (a). The basis for the proposed dwell time charges for various containers may be brought out with justification.</p>	<p>The scale of rates for the various activities is based on the existing tariff structure of JNPT/ NSCT. However, GTI has attempted to calculate the unit costs of individual activities, e.g. handling, transportation. The calculations have been furnished.</p>
<p>(b). Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulate that the users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port. Flowing from this principle please incorporate a provision stating that storage charge shall not</p>	<p>It is reaffirmed that users will not have to pay storage charges for the period during which GTIPL is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users</p>

	<p>accrue for the period during which the GTIPL is not in a position to deliver / shift the containers when requested by the users.</p> <p>(c). Storage charge for coastal containers may be prescribed separately in rupee terms.</p> <p>(d). In the existing arrangement of JNPT Scale of Rates dwell time charges are leviable for loaded import and export containers at par. The reason for proposing lower rates for loaded export containers as compared to the loaded import containers may be brought out. (Clause – B of Section 10)</p> <p>(e). (1). Please justify about the 55% increase proposed over the existing dwell time rates of JNPT Scale of Rates for empty (import or export) containers as against the across the board increase of 35.85% sought by GTIPL. (Clause – C of Section 10).</p> <p>(2). The reason for not proposing any free days for empty (import or export) containers under Clause – C of Section 10 may be explained. It may be noted that JNPT allows 3 free days for these category of containers.</p> <p>(f). The mode of transport by which ICD containers are moved may be specified for eligibility of the proposed 15 days free period.</p> <p>(g). GTIPL has not proposed free period for transshipment empty containers (Clause – F, Section – 10). Further, the slab structure proposed are different from the existing slab structure in the JNPT Scale of Rates for levy of storage charges for transshipment empty containers. Please clarify.</p>	<p>A separate scale of rates has been specified for coastal traffic.</p> <p>It is seen that the dwell time of Import containers is higher than the export containers. Storage charges are not being treated by the port as revenue but as penalty charges for keeping containers for longer periods within the terminal premises. The intention of keeping slightly higher tariff and lower slabs is to discourage congestion at the ports. This is as permitted by clause 5.8.1 of the Tariff Guidelines.</p> <p>Clause C, Section 10 refers to non-ICD import & export empties. This is comparable with section 3.3.3 sl no 2 of the JNPT scale of rates. TAMP has probable compared this with section 3.3.3 sl no 5 of the JNPT scale of rates where the increase works out to 55%. The actual increase is only 35.85%.</p> <p>No free time has been proposed as the terminal wishes to discourage the storage of empties at the port. This is as permitted by clause 5.8.1 of the Tariff Guidelines.</p> <p>The mode of transport is rail. The appropriate amendment has been made in Section 10 D.</p> <p>No free time has been proposed as the terminal wishes to discourage the storage of empties at the port. This is as permitted by clause 5.8.1 of the Tariff Guidelines.</p>
10	<p>NOTES</p> <p>(i). While GTIPL has proposed first 3 days as free days for loaded import containers, it has proposed first 7 days as free days for loaded export containers; whereas, no free period has been proposed for empty</p>	<p>Section 10 sub section D has been modified to state "ICD – Loaded and Empty Import and Export containers moved by Rail".</p>

<p>(import or export) containers. It appears that GTIPL wants to apply free period applicable to normal import containers when normal import containers subsequently change the mode of discharge to ICD by rail. However, the proposed Note (4) is not clear.</p> <p>(ii). Please clarify whether proposed note (6) is in line with Clause 5.4. of the revised tariff guidelines.</p> <p>(iii). With reference to the proposed note (7),</p> <p>(a). Justify the proposal to levy 1.5 times of the normal applicable charges on reefer containers. Please list out the services proposed to be rendered for reefer containers to collect the proposed charges.</p> <p>(b). GTIPL has stated that it has proposed a premium of 15% in the handling charges of hazardous containers. However, it has proposed to levy 1.5 times of the normal applicable charges for hazardous containers which is not in line with Clause 5.7.3. of the revised tariff guidelines. Please modify the proposed Note (7) suitably in line with the revised tariff guidelines.</p> <p>(iv). A note for regular review of exchange rate may be proposed in line with Clause 2.19.3 of the revised tariff guidelines.</p> <p>(v). (a). The proposed additional charge of Rs. 41/- per container for providing lashing staff proposed at Note No. 12 may be justified with cost details. If the activity is carried out by out sourcing, copy of the relevant contract may be furnished.</p>	<p>Point 6 and 7 have been merged and elaborated. The service in question is for over dimensional and over height containers. No specific guidelines are laid down for these types of containers. However, as these containers usually occupy two or more slots and therefore three times the rate is justifiable. This has also been elaborated in section 5.3 of the tariff guidelines.</p> <p>As reefers are specialized containers special care needs to be taken during storage. In addition they need to be stored in a special area within racks which means that in one slot it is possible to store only one 20' or one 40' thereby resulting in waste of space. Due to this it has been proposed to levy this additional charge.</p> <p>This is a typographical error and has been rectified.</p> <p>A note on review of Foreign Exchange has been added.</p> <p>GTI in the startup phase has trained two agencies for handling the lashing activities to be undertaken at the terminal. The agencies have been trained to APMT standards of efficiencies. These agencies will be directly entering into contacts with the shipping lines for providing lashing services. GTI will not be directly providing lashing services to any of the lines. (GTIPL has not furnished the copies of the contracts)</p>
--	--

<p>(b). It may be explained whether GTIPL provides a comprehensive service in the terminal including stowage planning and on-board stevedoring. If it does not, the agency which will provide these services may be indicated.</p> <p>(vi). With reference to the charges for inter-terminal transfer of transshipment containers between the JNPT / NSICT and GTIPL, please clarify the following:</p> <p>(a). The reason for proposing 100% levy of transshipment container handling charges as per the JNPT / NSICT Scale of Rates to be levied by the JNPT / NSICT when a TP container discharged by the JNPT / NSICT is loaded by the GTIPL at its terminal may be explained. It may be noted that only 50% of transshipment container handling charges is leviable in such cases as per the existing arrangement in JNPT / NSICT for levy of charges for inter terminal transfer of transshipment containers between the JNPT and NSICT.</p> <p>(b). Please justify the proposed additional levy of Rs. 1946 for 20' containers and Rs. 2918 for 40' containers for handling transshipment containers when the transshipment containers discharged by the JNPT / NSICT are loaded by GTIPL. It may be noted that no compensation for revenue share payable to JNPT can be allowed in terms of the Licence Agreement.</p> <p>(vii). The relevant conditionalities governing the levy of concessional tariff for coastal containers notified by this Authority in its Order dated 7 January 2005 may be incorporated in the proposed Scale of Rates.</p> <p>(viii). The basis for prescribing a cut-off of 350000 TEUs in a year for the purpose of granting 5% rebate in the container handling charges may be brought out.</p>	<p>GTI will be providing all the services at the port excluding lashing services.</p> <p>GTI has only proposed 50% as applicable charges for the services rendered. As the tariff proposed to be charged by the other terminals is outside our purview, we have chosen not to comment on the tariff to be charged by them.</p> <p>The rates are based on the existing tariff of JNPT/NSICT. It is proposed to adopt the same cost structure.</p> <p>Adhering to the TAMPs order dated 7-1-2005 the scale of rates for coastal traffic has been framed.</p> <p>The following factor were considered while arriving at the cut off for rebate:-</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidal Conditions ▪ Volumes offered by individual lines ▪ Targeted Efficiencies ▪ Long term relationships ▪ Encouraging larger vessels <p>GTI has also not factored in any rebate while arriving at the hike.</p>
--	--

	<p>(ix). The proposed rebate structure under Note (10) may be justified with reference to cost of providing the respective services.</p> <p>(x). With reference to the proposed general Note (4) please clarify the following:</p> <p>(a). The proposed consolidated charges include charges for rendering various services, including stevedoring and stowage planning, as specified in the General Note (4). However, the GTIPL has mentioned in its proposal that on-board stevedoring and stowage planning services are the responsibility of the vessel agents. In that case, appropriate rebate may be proposed when the on-board stevedoring and stowage planning operations are carried out by the users with their own arrangements.</p> <p>(b). The proposed consolidated charges also include contribution towards railway infrastructure. It is not clear whether such contribution to railway infrastructure is in the form of recurring revenue expenditure. A detailed Note on the contribution to railway infrastructure and the quantum of this element of cost considered in the calculation of the proposed consolidated charges may be furnished.</p>	<p>The proposed rate structure has been arrived at considering the rebates being offered by the other terminals. This is in line with the other items of the tariff structure.</p> <p>The scale of rates have been framed keeping in mind that lashing activities will not be handled by GTI and will be the responsibility of the vessel agent. Therefore, there will be no component of rebate in the proposed scale of rates.</p> <p>No specific amount has been included in the scale of rates and therefore reference to Railway Infrastructure has been deleted.</p>
11	<p><u>Other Points:</u></p> <p>(i). In case of a container from foreign port loading at the GTIPL for subsequent transshipment to an Indian port on coastal voyage or vice versa incorporate a conditionality to state that in such cases 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for the coastal category shall be levied as per the directions from the Ministry.</p> <p>(ii). As per the Article 10.2 of the License Agreement the vessel related charges, including berth hire, for vessels handled by GTIPL will be collected by the JNPT. The GTIPL may consider to incorporate a conditionality in the Scale of Rates regarding refund of berth hire</p>	<p>A note on the same has been inserted in the scale of rates.</p> <p>A note on the same has been inserted in the scale of rates.</p>

	<p>charges to the vessels for the period when the vessels idle at GTIPL when operations cannot take place due to failure / break-down of the shore based facilities of the GTIPL or any other reasons attributable to GTIPL.</p> <p>(iii). A general conditionality should be included to specify that users shall not be required to pay for any delay caused by reasons directly attributable to GTIPL.</p>	<p>A note on the same has been inserted in the scale of rates</p>
--	---	---

5.2. The Government of India vide its letter dated 24 April 2006 has conveyed to this Authority that the GTIPL has been conferred EOU status by the Development Commissioner, SEEPZ SPECIAL ECONOMIC ZONE, Mumbai and that the recurring or non-recurring benefits on account of conferment of EOU status, if any, accruing to GTIPL should be taken into account by TAMP while fixing tariff of GTIPL. The GTIPL was, therefore, advised vide our letter dated 12 May 2006 to explain the implications of the EOU status given and how the benefits of EOU are factored in the Cost statements filed with us.

The GTIPL submitted vide its letter dated 13 June 2006, revised Scale of Rates and cost statements incorporating the changes arising, inter alia, due to grant of the Export Oriented Unit (EOU) status and validation of various figures during the trial run. The revised Scale of Rates was circulated to JNPT and all users vide our letter dated 14 June 2006.

6. The JNPT was also requested vide our letter dated 4 April 2006 to furnish some additional information/ clarification. The JNPT has responded vide its letter dated 8 May 2006. The queries raised by us and the replies furnished by JNPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by JNPT														
(i)	The GTIPL has furnished a worksheet for capacity calculation forming part of its proposal dated 19 December 2005. The JNPT is requested to confirm the designed capacity of the Terminal with reference to the investments made and proposed to be made by GTIPL for the years under consideration.	<p>As per License Agreement, the estimated capacity of the terminal is 1.3 million TEU's.</p> <p>The estimated project cost is Rs.900 crores. The breakup is:</p> <table><tr><td></td><td>(Rs)</td></tr><tr><td>- Equipment</td><td>560 cr</td></tr><tr><td>- Civil Works</td><td>300 cr</td></tr><tr><td>- Computerisation & Other Work</td><td>40 cr</td></tr><tr><td></td><td>-----</td></tr><tr><td></td><td>900 cr</td></tr><tr><td></td><td>-----</td></tr></table> <p>The JNPT has given the list of equipment, which is required to be deployed by GTIPL within 24 months and within 60 months of award of the Licence Agreement.</p>		(Rs)	- Equipment	560 cr	- Civil Works	300 cr	- Computerisation & Other Work	40 cr		-----		900 cr		-----
	(Rs)															
- Equipment	560 cr															
- Civil Works	300 cr															
- Computerisation & Other Work	40 cr															

	900 cr															

(ii).	Please furnish specific comments on the traffic forecast made by GTIPL.	<p>As per the information received and projections taken for proposal of new RMQC's, the traffic projections are as follows:</p> <table><tr><td></td><td>(in million TEU's)</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>-</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>0.544</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>1.012</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>1.231</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>1.376</td></tr></table>		(in million TEU's)	2005-06	-	2006-07	0.544	2007-08	1.012	2008-09	1.231	2009-10	1.376		
	(in million TEU's)															
2005-06	-															
2006-07	0.544															
2007-08	1.012															
2008-09	1.231															
2009-10	1.376															

(iii).	The lease rentals receivable from the GTIPL for the three years under consideration as per the terms of licence agreement may be indicated.	The lease rentals receivable from GTIPL as per the licence agreement (August to July cycle) (Rs. in crores) 2006-07 25.86 2007-08 27.16 2008-09 28.51
(iv).	The number of employees of JNPT who actually joined GTIPL and the estimated wage cost of such employees per annum may be furnished.	14 employees from JNPT have actually joined GTIPL. Their cost is Rs.37 Lakhs approximately.

7. In the meanwhile, the GTIPL vide its letter dated 5 June 2006 requested this Authority to denominate their tariff in US dollar terms in view of the conferment of EOU status on it. We had vide our letter dated 12 June 2006 sought additional information / clarifications on this issue from GTIPL. There was no response from GTIPL till finalisation of this case.

8. A joint hearing on the case in reference was held on 19 June 2006 at the Office of this Authority. The GTIPL, JNPT and the users have made their submissions.

9. After the joint hearing, Indian Merchant Chamber (IMC) and Bombay Custom House Agents Association (BCHAA) made their written submission. A copy each of the written submissions was forwarded to GTIPL for its comments.

10.1 Based on the discussions held at the time of presentation of the proposal by GTIPL and decisions taken at the joint hearing, we had vide our letter dated 23 June 2006 sought additional information / clarifications from GTIPL. GTIPL has responded vide its letter dated 30 June 2006. The queries raised by us and the replies furnished by GTIPL are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Replies furnished by GTIPL.
1.i.	(i). Clause 2.9.6. of the revised tariff guidelines stipulate that project / feasibility report relied upon by Government / financial institutions, GTIPL will be relied upon for assessment of reasonableness of fresh investments made / proposed for creation of capacity. Please furnish a copy of such project / feasibility report.	<p>The feasibility report forms part of the Licence Agreement which is available with TAMP. (Appendix 13 of the LA gives details about the yearwise Investment plan, but not the Letter of Intent given by the financial institutions)</p> <p>The total investment estimated in the license agreement works out to INR 7884 million, excluding supervision fee payable to CGR (INR 151 Million) and registration charges (INR 250 Millions) and a new gate complex of (INR 230 Million). This works out to a total capex of INR 8515 Million. Against this GTI has shown a total addition of INR 9428 Million. It is to be noted that the scope of the work has not changed.</p> <p>It may also be noted that these calculations were made in 2003 and there has been a significant revision in the rates of steel, cement and other input costs.</p> <p>For the first three years of operations the total revenue generation is INR 7539</p>

		<p>Million in the plan. Our proposal assumes revenues of INR 7358 Million taking 28% hike on existing tariff.</p> <p>From the above, it can be seen that a hike of 28% over the existing tariff had been assumed for the purposes of the business case submitted to JNPT. This rate has made it possible to reach a project IRR of 15%.</p>
1.ii.	The 25% hike proposed in the estimated salary expense for the year 2008 over the year 2007 should be justified.	The proposed hike of 25% takes into account the increase in the number of people and the number of staff. While 15% hike in salary has been considered, a 10% hike in the additional people that may be required. It will be necessary to give this hike in salary given the speed of development in the port sector. Due to the scarcity of skilled people GTIPL has taken most of its people from existing ports & expatriates. With additional container terminals coming up it would be difficult to retain the trained staff.
1.iii.	The training and recruitment expenses are estimated at a higher level on recurring basis, which may be justified.	In addition to the lack of trained staff special emphasis is placed on the safety of the employees. Employees therefore need to be trained annually to maintain the high level of safety expected from all the APM Terminals. APM has also put in special programs for training the terminal staff called the Magnum & Magnet, which have been committed in the license agreement. Recruitment expenses include charges payable to consultants as hiring fee, which has been negotiated by GTI.
1.iv.	It appears that the GTIPL has considered escalation in foreign exchange for estimation of the expenses. Likewise, escalation in foreign exchange must be considered in estimating the operating income for the respective years.	Escalation of foreign expenses for estimation has now been done away with and the expenses revised accordingly.
1.v.	The rationale behind considering an amount of Rs. 888.57 lakhs towards IT Licenses under general overheads may be explained.	The costs classified under IT licenses are recurring indirect costs which are payable on an annual basis. Therefore, they have been classified as revenue costs and included under general overheads.
1.vi.	The GTIPL has considered two months estate income and 2 months terminal charges payable by Indian Railways as Sundry Debtors in its calculation	While GTIPL takes its handling income in advance, store and other charges are collected in arrear. Provision for only such charges have been made in the Sundry Debtors. However, these have now been

	of working capital requirement. The GTIPL does not appear to receive any estate income or provide any railway service.	deleted for the purpose of the TAMP calculations.										
2.a.	The estimated repairs and maintenance cost of new equipments may be validated in the light of the fact that such equipments will be covered under guarantee / warranty during the initial period.	<p>Guarantee & Warranty of Equipment covers only the structural parts against manufacturing defects. It does not include the cost of consumable due to normal wear & tear, which need to be replaced in the course of normal running.</p> <p>The break-up of maintenance cost in the first year is as follows:-</p> <table><tr><td></td><td>INR Million</td></tr><tr><td>Total Maintenance Costs:</td><td>159.26</td></tr><tr><td>Civil Cost</td><td>41.54</td></tr><tr><td>Outsourced contracts</td><td>83.39</td></tr><tr><td>Maintenance RMQC/RMG</td><td>34.33</td></tr></table> <p>The civil cost will mainly be spent on the road repair, yard and old structure taken from JNPT after the monsoons.</p> <p>The outsourced contract is for the operation and maintenance of the RTG and Reach Stackers and therefore includes a component of the direct labour in the cost.</p> <p>The cost for the maintenance of RMQC and RMG is only INR 3.4 Crores for 11 pieces of equipment and works out to INR 30 lakhs per equipment. This cost is necessary for lube oils, greasing and other maintenance activities, which cannot be covered in the warranty period.</p>		INR Million	Total Maintenance Costs:	159.26	Civil Cost	41.54	Outsourced contracts	83.39	Maintenance RMQC/RMG	34.33
	INR Million											
Total Maintenance Costs:	159.26											
Civil Cost	41.54											
Outsourced contracts	83.39											
Maintenance RMQC/RMG	34.33											
2.b.	A copy of the insurance contract stated to have been furnished by GTIPL along with its letter dated 13 June 2006 is not found.	Copy of the insurance detail is attached. (GTIPL has furnished a copy of the Insurance contract with ICICI Lombard. The annual premium payable by GTIPL is Rs.5.66 crores.)										
2.c.	With reference to estimated expenditure on account of equipment hire charges, the GTIPL was requested to furnish cost details supported by documentary proof. The GTIPL has responded saying that the rates are based on payments made by JNPT / NSICT. Please validate the rates with reference to agreement, if any, finalised by GTIPL.	<p>The arrangement has been finalized with M/s. Reliance. A copy of this is attached.</p> <p>The rates are as follows:</p> <table><tr><td>Per Intra terminal moves</td><td>125/-</td></tr><tr><td>Per Inter terminal moves</td><td>275/-</td></tr><tr><td>Per 1X20' transportation</td><td>100/-</td></tr><tr><td>Per house keeping moves</td><td>110/-</td></tr><tr><td>Housekeeping moves for 1X20'</td><td>90/-</td></tr></table> <p>The GTIPL intends to order for 10 TT's</p>	Per Intra terminal moves	125/-	Per Inter terminal moves	275/-	Per 1X20' transportation	100/-	Per house keeping moves	110/-	Housekeeping moves for 1X20'	90/-
Per Intra terminal moves	125/-											
Per Inter terminal moves	275/-											
Per 1X20' transportation	100/-											
Per house keeping moves	110/-											
Housekeeping moves for 1X20'	90/-											
2.d.	Capital value of various assets already commissioned.	Refer 2g below										
2.e.	Evidence of action taken to procure other assets to be added subsequently.	Refer 2g below										

2.f.	The GTIPL has proposed additional charge of Rs.41/- per container for providing lashing staff. To a query in this regard, GTIPL has responded stating that the agencies handling the lashing activities at the GTIPL terminal will be directly entering into contract with the shipping lines for providing lashing services. It is noteworthy that GTIPL will not be directly providing lashing services to any of the lines as stated by it. That being so, the proposed charge of Rs.41/- per container for provision of lashing staff may be deleted.	The clause has already been excluded from the Scale of Rates.												
2.g.	The details of assets (movable and immovable with cost thereto) considered under each category of Capital Employed, stated to have been furnished are not found.	The statement of procurement is furnished.												
2.h.	With reference to the estimated fuel and power cost, furnish workings indicating consumption per TEU and unit cost. The actuals for the past 3 months of operation may be furnished.	<p>The analysis of the actual power consumption for the month of June 06 is as below:</p> <table><tr><td>Gross Crane Hours</td><td>613:14:00</td></tr><tr><td>Total Moves Performed.</td><td>11533</td></tr><tr><td>Total TEUs performed.</td><td>15123</td></tr><tr><td>Total Power Units</td><td>93540</td></tr><tr><td>Unit / Move</td><td>8.11</td></tr><tr><td>Unit / TEU</td><td>6.19</td></tr></table> <p>Total hours run by the machines in the month of May 06 was 4294 hours consuming 76,056 liters of diesel. The consumption per hour works out to 18.41 liters. Our estimates of 17 liters per hour are therefore, reasonable.</p>	Gross Crane Hours	613:14:00	Total Moves Performed.	11533	Total TEUs performed.	15123	Total Power Units	93540	Unit / Move	8.11	Unit / TEU	6.19
Gross Crane Hours	613:14:00													
Total Moves Performed.	11533													
Total TEUs performed.	15123													
Total Power Units	93540													
Unit / Move	8.11													
Unit / TEU	6.19													
3.	The benefits availed / proposed to be availed by GTIPL under EPCG and EOU may be quantified.	The benefit of the EOU status has been the exemption of the custom duties. The total benefit on this account works out to INR 111 Million.												

10.2 As decided at the joint hearing, we had vide our letter dated 23 June 2006, requested JNPT to send a detailed note explaining the rationale behind incorporating a condition for reclamation of 18 hectares of land by GTIPL at cost of Rs.114 Crores in the LA between GTIPL and JNPT, when such expenditure / investment does not add to GTIPL's capacity. The JNPT vide its letter dated 27 June 2006 made the following main points:

- (i). As per Appendix-I of the License Agreement, GTIPL is required to carry out reclamation of 18 hectares of land.
- (ii). For this project JNPT carried out Techno Feasibility Study through EU India Maritime Transport, wherein the land requirement to handle 1.3. Million TEU has been worked

out. The report indicates that there is a need to carry out 18 hectares of land reclaimed for staking containers.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The GTIPL has entered into a Licence Agreement with JNPT on 10 August 2004 for redevelopment of JNPT's Bulk Terminal into a Container Terminal by designing, redesigning, financing, constructing, operating and managing the terminal on BOT basis for a period of 30 years at an estimated investment of Rs.900 crores. As per the Licence Agreement (LA), the GTIPL was to complete the project within 24 months from the date of award of License and commence commercial operation within 180 days from the scheduled project completion date. That is, the GTIPL was required to commence its commercial operation somewhere around February 2007. The GTIPL has, however, commenced part operations on 15 March 2006.
- (ii). The proposal for fixation of tariff has been based on the GTIPL's own projections of traffic and income and the project outlay for redevelopment and cost of operations of the terminal based on its estimates. The BCCI and BCHAA have suggested that GTIPL's initial tariff should be made at par with the tariff prevailing at JNPT for a period of one year to assess the overall income of GTIPL correctly.

The difficulty in adopting the JNPT tariff will be the difference in capital structure of JNPT and GTIPL and the difference in cost of operations in the terminals of JNPT and GTIPL. It is noteworthy that Clause 2.12 of the revised tariff guidelines of 2005 requires a newly commissioned facility adopting the existing tariff. But, this Clause also adds that if adopting the existing tariff of port trust will cause hardship in view of higher level of investment made, a separate cost based tariff will be allowed to him. It is needless to mention that the investment in GTIPL terminal is significantly higher than the depreciated investment level at the JNPT terminal. As this analysis progresses further, it can be seen that the prevailing level of JNPT tariff does not adequately cover the estimated cost and permissible return due to GTIPL. Nevertheless, the GTIPL has operated at the existing level of tariff of JNPT for nearly 6 months now.

- (iii). The BCCI wanted details about the investment in plant and machinery envisaged by GTIPL at the container terminal. At the joint hearing held in this case, the users requested for more detailed information to be passed on to them. While filing its tariff proposal in December 2005, the GTIPL made a request to circulate only the consolidated figures of throughput, income / expenditure and the investment. Clause 3.2.4. of the revised tariff guidelines stipulate that the tariff proposal with all supporting details as filed will be circulated to all the users excepting such details / documents which are requested not to be circulated on the grounds of being commercially sensitive / confidential nature. Such request must adequately explain the reasons for classifying the documents / information as commercially sensitive / confidential and also explain how any repairable damage will be caused to the terminal operator if the request is not acceded to. The GTIPL did not explain how any irreparable damage will be caused to it if its request not to circulate the said details is not acceded to. The GTIPL was, therefore, given an opportunity to explain the reasons for its request not to circulate the said details. In response, GTIPL agreed to furnish the summarized information pertaining to the investment on the ground that the information is from their suppliers. Accordingly, summary of investment details, the break-up of traffic, income and expenditure as per the revised format for filing tariff proposals were circulated to the users. It is noteworthy that the details of investment have been subjected to detailed internal scrutiny.

- (iv). When the tariff proposal of GTIPL was under process, the Government of India in the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) vide its letter dated 24 April 2006 informed that the GTIPL has been conferred Export Orient Unit status and advised that the recurring / non-recurring benefits on account of conferment of EOU status accruing to GTIPL should be passed on to users and be taken into account while fixing tariff of GTIPL. When asked to explain how the benefits of EOU are factored in the cost statements, the GTIPL furnished a revised Scale of Rates and revised cost statement incorporating the changes on account of grant of EOU status and also incorporating the charges arising out of escalation in price of diesel and validation of various figures based on the trial run of its facility. The GTIPL has scaled down the proposed increase in tariff sought in December 2005 from 35.85% to 28.68%.

The tariff proposal of GTIPL based on the revised cost statement furnished by GTIPL under cover of its letter dated 13 June 2006 is considered in the analysis.

- (v). The revised tariff guidelines prescribe a tariff validity cycle of three years. The revised cost statements filed by GTIPL is for a period of three years, 2006, 2007 and 2008 and upto December 2008. Incidentally, the operator follows calendar year as the accounting period. Since the analysis is based on the cost and traffic position for a period upto December 2008, the tariff approved now will be valid for the period upto December 2008 only.
- (vi). GTIPL has projected traffic of 4,11,600 TEUs for 9 months in the year 2006 and 9,30,000 TEUs and 11,05,000 TEUs for the years 2007 and 2008 respectively. MANSA has expressed its doubt on the traffic projection of GTIPL as it anticipates that GTIPL would handle a larger volume of traffic than projected by the operator. The JNPT has furnished traffic projection for GTIPL for the financial years 2006-07 to 2009-10. The traffic projection of GTIPL furnished by JNPT, adjusted for calendar years, reveals that GTIPL would handle 4,08,000 TEUs for the year 2006 (9 months), 8,95,000 TEUs and 11,76,000 TEUs for the years 2007 and 2008 respectively. If the traffic projection for the years 2006 to 2008 is aggregated, the total traffic for the period under consideration projected by GTIPL is less by 32,400 TEUs (about 1.3%) than the projection given by JNPT. When asked to furnish the basis of traffic projections, the GTIPL has sought to explain that the traffic estimates are based on the understanding with prospective customers on the basis of the projections estimated by such customers. The GTIPL has also furnished break-up of customer-wise traffic for the years under consideration.

The GTIPL has adopted certain percentages to arrive at container mix comprising of normal and reefer containers (94%), coastal containers (1%), transshipment containers (4%), hazardous and overdimensional containers (1.0%). The estimated container mix is based on the customer profile as stated by GTIPL.

Since the difference in the total traffic projection for the years under consideration between the estimates of GTIPL and JNPT is marginal, the traffic projection as furnished by GTIPL is relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the GTIPL due to variation of actual performance in traffic, such undue advantage accrued to GTIPL will be set off fully in the next review. In view of the general economic growth of the country and, therefore the trend of growth in container trade this variation will not be considered in terms of Clause 2.13 of the revised tariff guidelines which specifies a method of treating variation in estimates. This Authority finds it reasonable to adjust fully the additional surplus, if any, arising in the context of estimate variation.

- (vii). (a). The GTIPL has furnished a detailed computation of income from container activity for all the years under consideration. Estimate of income has been made at the existing tariff level i.e., the JNPT tariff. With respect to the dollar denominated tariff, it is found that the GTIPL has adopted a different higher rate for the tariff items of opening hatchcover and replacing it, hatch to hatch shifting and shutout charges. The reason for applying a different rate remains

unexplained. The income estimation on account of these tariff items are modified at par with existing JNPT tariff and for the throughput projected.

In respect of the charges for transshipment containers, there are four slabs in the tariff prescribed of the JNPT tariff. The GTIPL has considered only the fourth slab for estimation of income. The GTIPL has not made income estimation for the first three slabs, even though rates have been proposed in the draft Scale of Rates. The income estimate as furnished by the GTIPL is considered.

In the estimation of above discussed dollar denominated tariff items, the GTIPL has applied an exchange rate of about Rs.44/-. The calculation is updated with the currently prevailing exchange rate of Rs.46.70.

The income estimate is based on the container mix assumed by GTIPL. As stated earlier, the assumption for the container mix made by GTIPL is again based on the customer profile. It has to be recognized that the year 2006 is the first year of operation. It is, therefore, not found possible to validate the assumptions made by GTIPL. As such, the operating income as estimated by GTIPL is considered in this analysis subject to adjustment in the dollar denominated tariff items. If it is found that the actual operating income varies from the estimates furnished now, the additional accrual will be adjusted fully against the tariff at the time of the next review.

- (b). The GTIPL has considered average dwell time of different categories of containers based on the position obtaining at the JNPT for the last 4 years for estimation of storage income. The storage income has been estimated at around Rs.765 lakhs Rs.1677 lakhs and Rs.1984 lakhs for the years 2006, 2007 and 2008 respectively.

Income from storage charges is estimated based on the prevailing dollar denominated tariff and applying an exchange rate of Rs.44/-. This calculation is updated with the current exchange rate of Rs.46.70. Some mistakes were observed in the computation of storage income made by GTIPL in respect of loaded export containers and empty import and export containers and ICD loaded and empty import export containers in adopting the existing tariff prescribed in the JNPT Scale of Rates for relevant items. The mistakes were rectified by adopting the correct dollar denominated rates contained in the JNPT Scale of Rates.

- (viii). (a). The item of cost "Operating and Direct Labour" relates to labour cost for deploying manpower towards monitoring the reefer containers. GTIPL has estimated 9 man shifts, 21 man shifts and 24 man shifts per day for the years 2006, 2007 and 2008, respectively. The increase in man shift for the year 2008 and 2007 over the respective previous years is due to the anticipated increase in volume of traffic of reefer containers.
- (b). The GTIPL has estimated Rs.13.50 lakhs towards reefer monitoring manpower cost for 9 man shifts at the rate of Rs.1.50 lakhs per man shift per annum for the entire 12 months of operation in the year 2006. Since the GTIPL has commenced operation only from 15 March 2006, the estimate of Rs.13.50 lakhs is moderated proportionately.
- (c). Operating and direct labour cost is projected to increase at around 16.50% and 14.20% for the years 2007 and 2008 respectively over the preceding years. While the GTIPL has accounted for the increase in the manpower in computing this cost for the year 2007 and 2008, the hike in the rate of manpower cost remains unexplained.

Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of wholesale price index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. Accordingly, escalation factor of 4.5% needs to be considered for the expenditure projections in the tariff cases to be decided during the year 2006-07. The estimation of operating and direct labour for the years 2007 and 2008 is, therefore, moderated by allowing annual escalation of 4.5% over the annualised previous year's estimate and adjusting to the anticipated volume increase.

(ix). The estimated equipment running cost comprises power cost, fuel cost and maintenance charges, which are discussed below seriatim:

- (a). (i). While estimating power cost to operate RMQC, RMG and power cost for yard electrification, the GTIPL has considered unit rate of electricity charges at Rs.4.21 per KW hour for the year 2006. The GTIPL has justified this rate by claiming that this estimate in this regard is based on the actuals obtained during the trial run. The escalation factor of 4.50% per annum applied by the GTIPL for the year 2007 and 2008 over the respective previous years is also found to be as per the revised tariff guidelines.
 - (ii). Quantum of power consumption per TEU by Rail Mounted Quay Cranes (RMQC) and Rail Mounted Gantries (RMG) is maintained at 4.29 KW Hr / TEU and at 4.21 KW Hr / TEU respectively for all the three years under consideration. The power consumption estimates with reference to these equipments are accepted as furnished by GTIPL.
 - (iii). In computation of power cost for utilisation of RMQCs and RMGs, GTIPL has factored in training cost for which 5% of the estimated throughput has been considered. This cost works out to around Rs.3.72 lakh, Rs.8.77 lakh and Rs.10.90 lakh for the years 2006, 2007 and 2008 respectively. While admitting this item as cost, it is presumed that the GTIPL will actually incur this expenditure as estimated. If this presumption is not found to be correct, suitable adjustment will be made in future tariff.
- In computation of power cost to operate RMGs, GTIPL anticipates utilisation of RMGs to the extent of 30% of the estimated container traffic. The assumption of the GTIPL is considered in this analysis.
- (iv). Apart from the estimated variable cost discussed above, GTIPL has considered fixed cost towards contract demand for electricity consumption. The quantum of contract demand of 5500 KVA for a period of 9 months for the year 2006 and 11000 KVA each for the year 2007 and 2008 and charges for the payment of fixed cost escalated at the admissible rate as computed by the GTIPL are considered.

- (b). The second item in the equipment running cost is the estimated fuel cost for operation of RTG, RST and to run backup power. The computation of fuel cost furnished by GTIPL shows that the quantum of fuel consumption by RTG, RST and fuel consumption for back up power is 4.53 litres per TEU, 4.18 litres per TEU and 3.87 litres per TEU for the years 2006, 2007 and 2008 respectively. It is observed that the decrease in the fuel consumption per TEU from the year 2006 to the year 2008 is on account of improvement envisaged in handling number of TEUs per hour by RTG. The number of TEUs estimated to be handled by RTG for the year 2006 is 9.33 TEUs per hour, which improves to 10.27 TEUs per hour for the year 2007 and 11.2 TEUs per hour in the year

2008. The fuel consumption per TEU estimated by GTIPL is comparable with around 4 litres per TEU estimated by IGTPPL and around 3 to 4 litres per TEU reported by other private terminal operators like the CCTL and VCTPL.

The unit rate of fuel considered for the year 2006 is reported at Rs. 39.50 per litre by the GTIPL, which is escalated by 4.5% per annum for the subsequent two years, 2007 and 2008. Considering the current market rate, the unit rate assumed for estimation is found to be reasonable. The fuel cost estimates for the year 2006, 2007 and 2008 as furnished by the GTIPL are accepted.

- (c). The last item of cost considered by GTIPL in the category of "equipment running cost" is maintenance charges. The GTIPL has estimated the cost of maintenance of RST, RMQC, RMG and RTG and maintenance of civil / electrical structures. The MANSA has stated that the estimated maintenance cost should be less for the new equipments, as equipments are covered under guarantee/warranty during the initial period. GTIPL has, however, clarified that the guarantee / warranty of equipments covers only structural parts against the manufacturing defects; and, the cost of spares due to normal wear and tear that are needed to be replaced in the course of normal running are not included in the guarantee / warranty of equipments.

- (i). The basis adopted by GTIPL in estimation of maintenance charges for RST and RTG is duration of utilisation of these equipments and applying the cost per hour on the utilisation hours. The number of hours considered for estimation of maintenance charges is same as the number of hours considered for estimation of fuel cost for operating RTG and RST. Therefore, the basis of duration of utilisation of these equipments for estimation of maintenance charges is considered without any change.

The GTIPL has considered an amount of 9.81 Euro as maintenance cost per hour for the year 2006 for RST and 14.88 Euro for RTG for which no basis is given. Applying a conversion factor of Rs. 54 per Euro, the maintenance charges for the RST have been computed. Further, GTIPL has considered escalation factor of 4.5% per annum on both cost per hour of maintenance and also on the Euro exchange rate. The GTIPL has subsequently agreed to revise the estimate without any annual escalation in exchange rate. The estimates are moderated applying the applicable escalation factor on the estimated cost per hour but keeping the exchange rate of Rs. 54 per Euro constant for the three years under consideration in respect of the admissible number of equipment.

Normally, the estimated repairs and maintenance cost is taken at a definite percentage of gross block of fixed assets in the case of private terminal operators. The repairs and maintenance cost allowed for CCTL was 2% of equipment cost. In case of NSICT it was 1.15% of the opening block of assets. If the repairs and maintenance cost of equipments in respect of RST / RTG is calculated on the basis of gross block of fixed assets it will be higher than the estimates of GTIPL. Therefore, the moderated estimates as mentioned above are considered in this analysis.

- (ii). The estimated maintenance cost of RMQC and RMG is based on the capital cost of the respective category of equipments. As mentioned earlier, this approach is accepted by this Authority in respect of estimation of maintenance charges of equipments of other private terminal operators, while fixing initial tariff based on estimates.

In the estimates for the year 2006, the GTIPL has considered 2% of the capital cost of equipment adjusted pro rata for 9 months operation. The estimate for the year 2006 is retained in this analysis without any modification. With reference to the estimates for the subsequent two years, 2007 and 2008, the GTIPL has considered 2.61%, 2.73% for both category of equipments respectively. The estimates are moderated allowing 4.5% escalation on the annualized rate applicable for the year 2006.

- (iii). The GTIPL has estimated maintenance charges of electrical works at 2.5%, 5.23% and 5.46% on the cost of electrical works for the three years under consideration. These estimates are found to be higher than that considered by GTIPL in respect of estimation of maintenance charge of equipments. Reason for higher percentage of maintenance charges considered by GTIPL remains unexplained. The estimates of GTIPL in this regard for 2006 is moderated by allowing only 2% of the Gross Block of the relevant assets and for the subsequent years by allowing an annual escalation of 4.5%.
- (iv). The maintenance cost of civil works is estimated to be constant at about 34.06 Crores for all the years under consideration. However, the percentage of maintenance charge considered by GTIPL is in the range of 2% to 2.18%. The repairs and maintenance cost allowed for other private operators like CCTL is at 1.5% on the civil works. The estimates of maintenance charge for civil works are moderated at 1.5% of cost of civil works for 2006 and the maintenance charge for 2007 and 2008 is escalated by 4.5% per annum.
- (d). A comparative analysis of the estimated equipment running cost of GTIPL and other private terminals as well as JNPT reveals that the position relied upon in the GTIPL is on the higher side. It is relevant to mention here that the estimates of GTIPL are relied upon based on the justifications furnished by it. If it is found that the actual expenditure varies from the estimates considered now, the surplus accrued on account of wrong estimation will be fully adjusted in the future tariff at the time of the next review.
- (x). (a). With respect to movement of containers to yard, the rate of hire charges firmed-up by GTIPL with the private service provider is Rs.120 per move. GTIPL has adopted this rate in the computation of hire charges for movement of containers to container yard. It is relevant to mention here that the arrangement firmed up by the GTIPL in this regard is on monthly basis as per the document furnished by it. We are not aware whether the rate obtained now is a correct indicator on a long-term basis. The estimated hire charges for movement of containers to container yard are based on the estimated container throughput for the years 2006, 2007 and 2008. The estimates furnished for tractor hire charges for movement of containers to container yard are accepted allowing 4.5% escalation per annum for the years 2007 and 2008, subject to verification of actuals.
- (b). The GTIPL has also furnished the estimates for movement of containers from container yard to rail. 30% of the estimated throughput is anticipated by the operator for this move from container yard to rail, which tallies with the container mix considered in the traffic projection. With reference to per move rate of Rs. 130/- considered by GTIPL, we could not find this rate in the agreement entered by GTIPL with the private service provider. For computation of hire charges for movement of container from container yard to rail, the rate of Rs. 120/- per move specified in the agreement for intra terminal move is relied upon. Subject to the above, the estimates furnished by the GTIPL for hire charges of tractor trailers for movement of containers from

container yard to rail are accepted allowing an escalation of 4.5% per annum for the years 2007 and 2008.

- (xi). (a). License Agreement provides for payment of annual charges for the license period payable by GTIPL to JNPT for the JNPT's assets and licensed premises handed over to GTIPL. The total annual lease charges payable by GTIPL to JNPT for the year 2004-05 is Rs. 2346.15 lakhs as indicated in the License Agreement payable annually in advance. GTIPL has stated that it has paid the annual lease charges amounting to Rs. 24,63,45,750/- in the year 2005 which is arrived at by applying 5% escalation on the annual lease charges applicable for the year 2004-05.

The estimates for the year 2006 furnished by GTIPL in this regard are for the full year. Since the commercial operation by the GTIPL during the year 2006 is for about 9 months, the proportionate annual lease charges for 3 months in the year 2006 cannot be charged as an expense for the year 2006. It needs to be treated as preliminary expense and written off over the remaining period of 28 years. Accordingly, the estimated annual lease charges for the year 2006 furnished by GTIPL is revised. It is relevant to mention here that return at admissible rate for the unamortised amount has been allowed for all the 3 years under consideration.

- (b). In terms of the License Agreement, the GTIPL is liable to pay rentals for additional land for gate complex as per the existing Scale of Rates of JNPT along with applicable escalation factor. In this connection, GTIPL has estimated an amount of Rs. 3 Crores, Rs. 4.2 Crores and Rs. 4.41 Crores towards the lease rental for the additional land area of 11 hectares for the gate complex. It appears from the estimates for the year 2006 and 2007 that the estimate for the year 2006 is for nine months. It appears from the copies of allotment letter and the bill raised by JNPT furnished by the GTIPL that the lease rent for the additional area is payable only from February 2006. That being so, the lease rent for additional area for the period February 2006 to December 2006 (11 Months) works out to around Rs.3.41 crores.

The amount of Rs.3.41 Crores is considered for the purpose of this analysis. It is to be noted that since the GTIPL is in operation only for 9 months in the year 2006, the lease rental applicable for 9 months, which is Rs.2.79 crores, is considered for the year 2006 as expenditure against the amount of Rs.3 crores estimated by GTIPL. The remaining amount for 2 months is treated as preliminary expenses and amortised over remaining period of 28 years. Admissible return on unamortised balance is allowed for the year 2006, 2007 and 2008.

The lease rental for this additional land amounting to Rs.4.22 crores and Rs.4.41 crores estimated by GTIPL for the subsequent 2 years, 2006 and 2007, are moderated to about Rs.3.89 crores and Rs.4.08 crores applying the escalation factor of 5% over the respective previous years.

- (xii). The License Agreement provides for insuring all the assets constructed and purchased by the GTIPL including the assets handed over to GTIPL by JNPT at the cost and expense of GTIPL. The insurance cost for the year 2006 is estimated at Rs. 565.78 lakhs for 4 quarters. The MANSA has made a general statement that the insurance cost estimated by GTIPL is higher than the insurance cost prevailing at JNPT. It has, however, not furnished any comparative position. The documents furnished by GTIPL towards payment of insurance premium to the insurance company indicates that the GTIPL is liable to pay quarterly premium in the year 2006. The estimated insurance cost is moderated by allowing insurance premium payable for 3 quarters with applicable service tax as mentioned in the insurance document furnished by GTIPL.

- (xiii). Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines stipulates that depreciation will be allowed in the case of private terminals on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on life norms prescribed in the concession agreement whichever is higher. It is seen from the workings that GTIPL has adopted the depreciation rates prescribed in the Companies Act.

The GTIPL has considered depreciation for 6 reach stackers and office equipments for the year 2006. GTIPL has not produced any documents to show that 6 Reach Stackers and office equipments will be procured in the year 2006. It has to be recognized that Licence Agreement stipulates deployment of these reach stackers within 24 months. That being so, the proposed investment towards purchase of 6 reach stackers is shifted from the year 2006 to the year 2007 and depreciation is allowed accordingly. The estimated cost of procurement of office equipment is also shifted to 2007 and depreciation is allowed accordingly at the applicable rates.

- (xiv). The overheads estimated by GTIPL fall into two categories, namely, "Management and Administration overheads" and "general overheads". These two categories of overheads are discussed below:

- (a). Management and Administration overheads cover salary expenses payable to the employees of GTIPL and other expenses like training, recruitment, performance award etc., The License Agreement provides for an employee strength of 904 persons when the terminal reaches its peak operating volume of 14 lakh TEUs. For the purpose of this exercise GTIPL has considered 428 personnel for the year 2007 for the estimated throughput of 9.30 lakh TEUs.

As per the provisions of License Agreement, GTIPL is required to employ 236 personnel of JNPT identified as surplus as a result of the redevelopment of the bulk terminal. However, the estimated employee cost for the year 2007 for a total number of 428 employees includes the employee cost of only 20 JNPT employees stated to have been joined GTIPL. To a query, JNPT has, however, stated that only 14 employees from JNPT have actually joined GTIPL. Though there is difference in the position reported by GTIPL and JNPT, it does not make any significant impact in this analysis as the total employee strength of 428 is relied upon.

- (b). The employee cost per TEU works out to about Rs. 232 per TEU as against the general trend of around Rs.125 to Rs.200/- per TEU at other container terminals like CCTL, NSICT, JNPT and PSA SICAL. The employee cost per TEU at GTIPL is found to be on higher side. While it is recognized that the quantum of compensation package is a management decision of the GTIPL, we have no means to independently ascertain the reasonableness of estimated number of employees proposed to be engaged and their compensation. Therefore, the number of employees and the compensation to them, as furnished by GTIPL is relied upon. If it is found that the actual expenditure varies from the estimates furnished now, the surplus accrued on account of wrong estimation will be fully set off against the future tariff at the time of the next review. Staff welfare cost estimated by the GTIPL towards staff entertainment, performance award, training etc., and cost of recruitment are allowed since such cost are not included elsewhere.
- (c). The employee cost estimated for the year 2006 is around 19.71 Crores for a period of about 9 months operation in the year 2006 as compared to about Rs. 24.63 Crores for the full year operation during 2007. The estimation of about Rs. 19.71 Crores for the year 2006 is accepted as it is comparable to the estimates for the year 2007.
- (d). The GTIPL has proposed 25% hike in the estimated salary expenses for the year 2008 over the year 2007. When asked to justify, GTIPL responded stating that it has considered 15% hike in salary and 10% hike in the additional

people who may be required for the year 2008. The requirement of additional people in the year 2008 may be warranted due to higher estimate of traffic in the year 2008. However, the 15% hike in salary requires to be moderated in line with the admissible escalation factor as per the revised tariff guidelines. In this exercise, the average salary is estimated for 428 employees upon which escalation of 4.5% is allowed. On this escalated average salary for the year 2007, the total salary for 471 employees has been computed for the year 2008 to accommodate 10% additional manpower estimated by GTIPL.

Incidentally, the projected salary expenses for the year 2008 estimated by GTIPL includes 25% hike in other expenses like training, recruitment etc., apart from salary component. With reference to the estimate of training and recruitment expenses on recurring basis, it has to be recognised that GTIPL is committed to undertake manpower development programme as set out in the License Agreement. However, 25% hike considered by GTIPL in this regard is not sufficiently justified. Therefore, the estimated expenses (other than salary) for the year 2008 is moderated applying an escalation factor of 4.5% per annum over the estimated figure for the year 2007.

- (xv). The second category of overheads estimated by GTIPL pertains to "General Overheads". While the salary of the personnel of GTIPL is accounted for under Management and Administration overheads, other expenses are accounted for under general overheads. A sizeable portion of general overheads is expenditure towards Information Technology license considered by GTIPL on recurring basis. The GTIPL has sought to clarify that IT Licences are recurring indirect cost on annual basis. However, no document towards incidence of such expenditure for IT license is produced by GTIPL. The estimated expenditure towards IT licenses is considered in this analysis subject to GTIPL justifying this expenditure evidenced by documental proof in the next review of its tariff.

Around 50% of the estimated General overheads account for other administrative charges. It has to be recognised that the GTIPL has not considered the expenses towards rent, rates, taxes, telecommunication, stationery cost, electricity charges and other office expenses, etc., in any other place in the estimates.

The GTIPL is bound to bear 25% of the actual expenses incurred by JNPT on deployment of CISF personnel for the security as per the provisions of License Agreement. Apart from this expenditure, GTIPL has considered expenses towards pollution control.

Expenses charged to revenue in the year 2004 and 2005 have been written off over a period of 28 years and the annualised expenditure is accounted for in the estimates for the year 2006 at Rs.2.05 crores.

In the light of the clarifications furnished by GTIPL, the estimated "general overheads" for the year 2006 are considered. The GTIPL has estimated the General overheads for the subsequent years 2007 and 2008 applying an escalation factor of 4.50% over the respective previous years. Since the amount of Rs.2.05 crores is the annualised amount included in the estimate for the year 2006, escalation factor is not considered on this annualised amount. Subject to this exemption, the estimated General overheads for the year 2007 and 2008 are considered in this analysis.

- (xvi). The GTIPL has clarified that the preliminary expenses being marginal are not considered for writing off.
- (xvii). The (then) Ministry of Shipping has issued a policy direction on 29 July 2003 clarifying that the revenue share / royalty payment shall not be factored into a cost for tariff fixation / revision by this Authority. In the instant case, the License Agreement signed by the GTIPL with JNPT on 10 August 2004 contains a specific provision relating to

inadmissibility of royalty / revenue share in computation of tariff. The GTIPL has, therefore, not included revenue share as an item of cost for tariff fixation purpose.

- (xviii). As per the provisions of the License Agreement, the GTIPL is required to transfer the assets (other than mobile cargo handling equipments) to the GTIPL at one Rupee to JNPT on expiry of the Project period. If JNPT decides to takeover the mobile cargo handling equipments, the value of mobile cargo handling equipments will depend on the value as assessed by the valuer. Since the cargo handling equipments are deployed at the cost of GTIPL and the terminal value of other assets will be only Rupee one, the terminal value receivable by the GTIPL on expiry of the project period is taken as nil.
- (xix). (a). The License Agreement provision prescribed the minimum equipments to be deployed by the GTIPL within 24 months from the date of signing the License Agreement. The License Agreement also prescribes the minimum number of additional equipments to be provided by the GTIPL within 60 months of date of award of License Agreement. The fixed assets considered by the GTIPL under capital employed by it to operate the terminal are discussed below:
- (i). The License Agreement provides for minimum deployment of 6 Nos. RMQCs before 9 August 2006 and minimum of 8 RMQCs before August 2009. The GTIPL is reported to have deployed 8 RMQCs before 30 May 2006. In view of the EOU status availed, the GTIPL has procured 5 RMQCs without incidence of Customs duty. The remaining 3 RMQCs is reported to have been procured with payment of Customs duty as per the documents furnished by the GTIPL.
 - (ii). The License Agreement prescribed that the private operator shall deploy a minimum number of 18 RTGCs within 24 months and a minimum of 29 RTGCs within 60 months. The GTIPL has furnished copies of documents for 29 RTGCs procured / to be procured by 15 October 2006. In view of the conferment of EOU status on GTIPL, cost of only 8 RTGCs includes incidence of Customs duty.
 - (iii). The deployment of minimum number of RMGCs prescribed in the License Agreement is 2 within 24 months and 3 within 60 months. The GTIPL has built-in the capital cost of 3 RMGCs to be deployed during the year 2006.
 - (iv). The GTIPL is obliged under Licence Agreement to deploy 4 numbers of reach stackers within 24 months and additional 4 reach stackers within 60 months. Out of the 8 reach stackers proposed to be deployed, the capital cost of two reach stackers which are evidenced by copies of documents are considered for the year 2006. The estimated capital cost of the remaining 6 reach stackers are shifted to the year 2007 because the Licence Agreement requires the operator to deploy the stated minimum number of reach stackers.
 - (v). The GTIPL could not substantiate the estimated capital cost of Rs.45.356 Crores proposed towards providing office equipments with documents. Status of the procurement plan in the year 2006 is also not furnished. Since provision of office equipments is essential, the proposed estimated capital cost of office equipments is shifted to the year 2007.
 - (vi). The estimated capital employed includes civil works like office building including electrical works, quayside constructions, yard paving and gate complex. The estimates as furnished by GTIPL are considered.
 - (vii). The Licence Agreement stipulates that the GTIPL shall reclaim the whole of 18 hectares land identified for reclamation in the

environmental clearance within 5 years from 10 August 2004 i.e., the land has to be reclaimed before August 2009. The GTIPL has proposed to capitalize the expenditure of Rs.118.233 Crores in the year 2007. However, the copy of the contract dated 13 May 2006 entered by GTIPL with a private party indicates that a lump sum price of only Rs.114.00 Crores has been firmed up for the reported reclamation work.

The GTIPL has claimed that reclamation of land does not add to its capacity. However, as clarified by the JNPT, the GTIPL is required to carry reclamation of land as per the Licence Agreement and that the report on the Feasibility Study carried by JNPT indicates that there is a need to reclaim 18 hectares of land for staking containers. It is noteworthy that Clause 2.9.11 of the revised tariff guidelines stipulates that ROCE will be allowed on investments made as per the Licence Agreement even if full capacity utilisation is not achieved.

In view of this position, the proposed investment of Rs.114 crores in the year 2007 is considered in this analysis.

(viii). The estimated capital expenditure of Rs.35.20 crores towards information technology is considered in this analysis. This estimated capital expenditure is supported by the documentary evidence furnished by the GTIPL.

(ix). The GTIPL has estimated an amount of Rs.40.979 crores towards land development. There appears to be a mistake in the nomenclature of expenditure. Rs.40.979 crores actually represents Rs.15 crores paid by it as upfront payment to JNPT at the time of signing of License Agreement and Rs.25.9793 crores incurred as stamp duty for registration of the Agreement. The GTIPL has disclosed the aggregate amount of Rs.40.979 crores as terminal rights in its financial statements for the period ended 31 December 2004. To a query regarding treatment given to the upfront payment in the cost statement, the GTIPL did not furnish any comments. The upfront payment alongwith the expenditure incurred on registration of License Agreement is written off over a period of 28 years and the annualised amount is considered for the years 2006, 2007 and 2008.

(b). GTIPL has estimated total working capital at Rs. 9.17 Crores, 16.02 Crores and 18.60 Crores for the years 2006, 2007 and 2008, respectively. It is seen from the workings furnished by GTIPL that the estimation of working capital is not in accordance with the revised tariff guidelines.

The sundry debtors are estimated at half month's operating income, which is not in accordance with the requirement of the revised tariff guidelines. Two months estate income and two months terminal charges payable by Indian Railways are the norms for allowable Sundry Debtors. In view of this position, the estimated Sundry Debtors is not considered in this analysis.

The limit on inventory of capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption. The GTIPL being a new terminal, the quantum of one year's average consumption may not be available. The GTIPL has estimated the value of capital spares at one percent of the depreciated value of the Plant and Machinery. Accordingly, estimates of capital spares are moderated applying one percent on the moderated closing balance of Plant and Machinery.

The revised tariff guidelines stipulate that the limit for other items of inventory will be 6 months average consumption of stores excluding fuel. Here again,

the GTIPL has adopted the approach of calculating the value of other items of inventory at one percent on the maintenance charge of equipment. Notably, the estimated maintenance charge of equipments does not include fuel cost. Being a new terminal, the approach adopted by GTIPL is relied upon. Accepting the approach adopted by GTIPL should not be construed to mean the automatic approval to the approach adopted by the terminal. The determination of allowable inventory in respect of capital spares and other inventory should be done strictly in accordance with the prescription made in the revised tariff guidelines in the next review of tariff of GTIPL.

The allowable cash balance for the years 2006, 2007 and 2008 is moderated as per the revised tariff guidelines.

- (c). The License Agreement provides for deployment of certain number of minimum equipments within 24 months and within 60 months from the date of award of Contract. The GTIPL has advanced the investment on deployment of certain equipments like RMQCs, RTGCs and RMGC at GTIPL. This has to be seen in the light of the volume built up in the years 2007 and 2008 which is steadily moving towards the designed capacity envisaged with full complement of equipment. Since the investment proposed to be made is in accordance with the obligations under License Agreement the estimated investment is considered in line with the revised tariff guideline.
- (d). The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out about to Rs.753.71 crores, Rs.855.35 crores and Rs.790.68 crores for the years 2006, 2007 and 2008, respectively.
- (xx). The GTIPL has reviewed its initial capacity calculation at our instance. The terminal capacity so reviewed by GTIPL is stated at 600600 TEUs, 1328600 TEUs and 1328600 TEUs for the years 2006, 2007 and 2008, respectively. Incidentally, the JNPT has conveyed that the estimated capacity of the terminal as per Licence Agreement is 13,00,000 TEUs per annum.

The capacity utilisation for throughput projected works out at the level of 62.36%, 70% and 83.17% for the years 2006, 2007 and 2008, respectively. As stipulated in the revised tariff guidelines, the return on capital employed allowed will be linked to utilisation factor of the capacity of the port / terminal assessed by them. Maximum permissible return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. Since the estimated capacity utilisation for the throughput projected is seen to be more than 60% for all the years under consideration, maximum permissible return of 15% is allowed on the capital employed at GTIPL.

- (xxi). Subject to the discussion, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex-I. The result disclosed by this statement is summarised as shown in the table given hereunder:

Surplus (+)/deficit (-) 2006		Surplus (+)/deficit (-) 2007		Surplus (+)/deficit (-) 2008	
(Rs. in lakhs)	As % of operating income	(Rs. in lakhs)	As % of operating income	(Rs. in lakhs)	As % of operating income
(-) 10519.71	(-) 85.58%	(-) 6917.29	(-) 24.94%	(-) 3234.09	(-) 9.83%

In view of the deficit position depicted by the cost statement, there is a case for an upward revision of tariff from the current JNPT level.

The cost position depicts an estimated deficit of around 86% for the year 2006 and an average deficit of around 17.40% for the year 2007 and 2008. Since revised tariff is implementable prospectively, the deficit for the last quarter of 2006 only will be

relevant. As brought out earlier, the GTIPL has envisaged to handle a volume of 9.30 lakh TEUs and 11.05 lakh TEUs for the year 2007 and 2008 respectively; and, this means that only the volumes estimated for the year 2007 and 2008 move towards design capacity envisaged with full complement of equipment and investment in other facilities at GTIPL. It is to be noted that the GTIPL has advanced the investment on deployment of certain equipments to the year 2006 to handle a volume of around 40% of the average estimated volume for the year 2007 and 2008. The reason for huge deficit in the year 2006 is primarily the low volume and advancement of investment in the year 2006. If part of the deficit relevant for the last quarter of 2006 is reckoned for deciding the quantum of increase in the tariff, it will give only a distorted position. It may be seen that when the traffic stabilizes during the year 2007 and 2008 the average deficit for these two years works out to 17.40%. This means, the JNPT tariff level which the GTIPL is authorised to levy at its terminal should be increased by 18%. Though the result is based on the average deficit position for the year 2007 and 2008, the revised tariff will become effective from date of implementation of the Order in view of the revenue deficit position emerged for the year 2006 also. The revised tariff approved will be valid till 31 December 2008.

- (xxii). The GTIPL has proposed to adopt the tariff structure of the JNPT / NSICT Scale of Rates. GTIPL was requested to furnish activitywise costing. Though the GTIPL has claimed to have furnished calculation for the unit cost pertaining to handling and transportation activities, no such calculation was available for our scrutiny. The rates for all individual components of services would have been more scientifically determined with reference to the cost of services provided if such details had been furnished by the GTIPL. We have proceeded this case further without insisting for activitywise costing for other activities from the GTIPL recognising that it may not have reliable data for such costing since it has commenced the operations recently. The GTIPL is advised to draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of the next revision / review of its tariff.
- (xxiii). Initially, GTIPL proposed differential rates for loaded and empty containers for ship to yard / yard to ship for normal and reefer containers. Clause 5.3. of the revised tariff guidelines stipulates that charges for ship / shore handling of loaded and empty containers will continue to be the same and not different. However, composite box rate is not the same for loaded and empty containers due to wharfage element. The GTIPL has revised its earlier proposal perhaps due to the confusion created by our query. For the reasons explained, the proposed base rates for empty containers are modified at the JNPT level adopted initially by GTIPL. It is noteworthy that income calculation furnished by GTIPL captures the adopted rates applicable for loaded containers and empty containers.
- (xxiv). The terms defined under "Definitions" in the draft Scale of Rates furnished by the GTIPL are generally found to be in accordance with the definitions accepted by this Authority in the cases of other private terminals.
- (xxv). The concessional tariff proposed for coastal containers at 60% of the tariff of foreign containers and the concessional tariff prescribed in the handling charges for transshipment containers and transshipment coastal containers are found to be in line with revised tariff guidelines.
- (xxvi). The note under Section -1 stating that "normal containers are general type of containers, not falling under any specific categories mentioned subsequently" is approved.
- (xxvii). Section - 8 of the draft Scale of Rates governs the levy of charges for reefer monitoring and connection on FCL & empty 20', 40' and above 40'. GTIPL has proposed a conditionality under general note stating that charge for reefer container as per Section 8 shall be applicable as additional charge for all reefer containers. Since Section 8 deals with charges leviable for the services of reefer monitoring and connection, the

proposed conditionality under general note to levy additional charges on container categories does not appear to be necessary.

(xxviii). Clause 5.7.1. of the revised tariff guidelines stipulate that charges for power supply and monitoring of reefer containers will be levied on 4 hourly unit. The proposed Note -1 under Section 8 is in line with the revised tariff guidelines.

(xxix). The proposed Note - 1 and 2 under Section 2, Note 2 under Section 8 and Notes 1 to 5, 6 (i) and (iii), 7 under Section 10, general Note 1 & 3, and the proposed rebate structure applicable to port users for carrying out various operations with their own arrangements are found to be in line with the existing conditionalities approved in the Scale of Rates of JNPT. Therefore, the proposed Notes said here are approved.

The proposed Note 8 and 10 to Section 10 are found to be in line with the existing conditionalities in the Scale of Rates of GTIPL which are approved.

(xxx). The proposed note 6 (ii) to Section - 10 prescribing dwell time charges for hazardous containers at 1.25 times of the normal applicable charges is approved as it is in line with Clause 5.7.3. of the revised tariff guidelines.

(xxxi). The Scale of Rates of JNPT allows a rebate of Rs.30/- per container in handling charges when the port user provides lashing/unlashing gang for lashing operations of containers. The GTIPL, however, maintains that it will be providing all the services at the terminal excluding lashing services. Since the GTIPL has adopted the JNPT consolidated charges for handling and movement of containers as base, applicable rebate for not providing lashing / unlashing services needs to be allowed to the users. A suitable conditionality is incorporated in the Scale of Rates of GTIPL.

(xxxii). The Scale of Rates of JNPT provides for levy of half of the hatch cover handling charges if only one operation is carried out. A corresponding provision is included in the Scale of Rates of GTIPL.

(xxxiii). In the Scale of Rates adopted by GTIPL, storage charges are leviable for loaded import and export containers at par. GTIPL has proposed slightly higher tariff and lower slabs for loaded import containers on the ground of discouraging congestion in the terminal. It has argued that it is in line with the provision contained in the revised tariff guideline.

It may be relevant to mention here that the GTIPL has adopted the existing tariff structure of the JNPT Scale of Rates for the various activities as stated by it. The dwell time analysis made by the GTIPL is stated to be based on the position obtaining at JNPT for the last 4 years. That being so, dwell time charges and slab structure in the Scale of Rates of the GTIPL can not be different from the existing arrangement in the JNPT Scale of Rates. In view of this position, the slab structure is modified in line with the existing slab structure for levy of dwell time charges as per the Scale of Rates of JNPT. The base rates for the dwell time charges are also modified to be in line with the relevant charges of the JNPT Scale of Rates.

(xxxiv). Section - 10 of the draft Scale of Rates prescribe dwell time charges. Note - 2, to Section - 10 governs the circumstances in which transshipment container loses the concessional dwell time prescribed for transshipment containers. A transshipment container when loses its identity is proposed to be charged at rates applicable for export / import container. The proposed note is approved.

(xxxv). The proposed note 9(ii) to prescribe rate of penal interest on delayed payments / refunds is modified to reflect the applicable penal rate of interest in terms of prevailing PLR of SBI and Clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines.

(xxxvi). The second and third paragraphs of the proposed note 9(ii) governing the delay in payment by users and the delay in refunds by GTIPL are modified to reflect the Clause 2.18.3 and 2.18.4 of the revised tariff guidelines.

- (xxxvii). Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulates that the users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port / private terminal. In this regard, the GTIPL was requested to incorporate a provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which the GTIPL is not in a position to deliver / shift the containers when requested by the users. The GTIPL has agreed to the suggestion made. The conditionality proposed at Sl. No. 9 of General Note is suitably modified.

A general note stating that users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal is also incorporated as stipulated in Clause 2.15 of the revised tariff guidelines.

Since the berth hire charges for vessels handled by GTIPL will be collected by the JNPT as per the terms of Licence Agreement, the GTIPL at our request has incorporated a suitable conditionality as general note-8 in its Scale of Rates to state that in case a vessel idles due to non-availability or break-down of the shore based facilities of GTIPL or any other reasons attributable to the GTIPL, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.

- (xxxviii). The proposed charges for handling transshipment containers when a container is discharged by the JNPT / NSICT and loaded by the GTIPL at its terminal and the proposed charges when a container is discharged by the GTIPL and loaded by the JNPT / NSICT at their terminals are found to be not in line with the Scale of Rates adopted by GTIPL as an interim measure. Further, the proposed additional charges for inter terminal transfer of transshipment containers are found to be higher than the existing rates prescribed in the Scale of Rates of JNPT. The reasons for prescribing higher charges remain unexplained. The additional charges towards inter terminal transfer as prescribed in the Scale of Rates of JNPT is allowed to continue in the case of the GTIPL for a period of 6 months. The GTIPL is advised to come up with a proposal for levy of additional charges towards inter terminal transfer based on the cost of rendering the service.
- (xxxix). The proposed Note – 2 under general note describes the itemised services proposed to be rendered towards levy of consolidated charges. The itemised services include "Stowage Planning, etc.". The comparable note in the existing Scale of Rates of JNPT does not include "Stowage Planning, etc.". Since the operator is willing to render service towards "Stowage Planning" without any additional cost, the proposed Note – 2, is approved subject to deletion of the word "etc.".
- (XL). GTIPL has proposed volume discount scheme in which any line performing more than 350000 TEUs in a year shall qualify for a rebate of 5% of the total handling charges of the containers. Clause 4.4. of the revised tariff guidelines encourages major ports / private terminals to adopt sliding Scale of Rates to motivate greater performance with a view to attract additional volume. Therefore, the proposed volume discount scheme is approved.
- (XLI). The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark or the levels of productivity. The GTIPL was advised to indicate benchmark levels of productivity to be included in the Scale of Rates. The GTIPL has proposed efficiency linked tariff scheme (ELTS) which appears to be based on the ELTS earlier prescribed in the Scale of Rates of NSICT on interim basis in November 2000. Subsequently, the proposal of the NSICT to an ELTS at its container terminal was rejected by this Authority vide Order dated 28 March 2001. The interim ELT Scheme prescribed earlier was also rescinded since the ELTS required further refinement. Since the proposed ELTS by GTIPL is based on the then prevailing ELTS at NSICT, it is found not appropriate to approve the proposal.

(XLii). The GTIPL has incorporated a suitable conditionality in its Scale of Rates as general note 7 to state that in respect of containers from a foreign port landing at GTIPL for subsequent transshipment to Indian port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of the transshipment charges prescribed for the coastal category. The proposed note is in line with the prescription made in the relevant policy decision of the Government and hence is accepted.

(XLiii). This Authority approved an interim tariff arrangement at GTIPL vide Order dated 14 March 2006 for a period of 6 months. Since the Order passed disposing of the GTIPL tariff proposal will come into effect after expiry of 30 days from date of its notification in Gazette of India, the validity of the interim tariff arrangement is extended till the effective date of implementation of the Order disposing of the GTIPL proposal.

(XLiv). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of 3 years. Since the financial and traffic position considered for the purpose of this analysis is only till 31 December 2008, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 December 2008.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the GTIPL which is attached as Annex-II.

13.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the GTIPL will come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 December 2008. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The tariff of the GTIPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the GTIPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard, the GTIPL is required to furnish to this Authority through JNPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If GTIPL fails to provide such information within the stipulated time limit, the JNPT may initiate appropriate action against GTIPL. In the event, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2006/Exty.]

Annex - I

Consolidated Cost statement for the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)						
Sr. No.	Particulars	Estimates Given by GTIPL			Estimates moderated by TAMP	
		2006	2007	2008	2006	2007
	Traffic (in MTs / TEUs)	411,600	930,000	1,105,000	411,600	930,000
I	Total Operating Income					
	(i) Container handling income	1,240,677,239.25	2,801,027,065.66	3,316,597,096.31	1,229,161,746.46	2,773,458,012.46
	(ii) Cargo handling income	-	-	-	-	-
	(iii) Vessel related income	-	-	-	-	-
	(iv) Others	-	-	-	-	-
	Total (i to iv)	1,240,677,239.25	2,801,027,065.66	3,316,597,096.31	1,229,161,746.46	2,773,458,012.46
II	Operating Costs (excluding depreciation)					
	(i) Operating & Direct Labour	1,350,000.00	3,675,000.00	4,800,000.00	1,125,000.00	3,291,750.00
	(ii) Maintenance Labour	-	-	-	-	-
	(iii) Equipment Running Costs	268,031,383.07	591,521,516.07	672,946,401.26	256,769,905.52	453,678,726.88
	(iv) Maintenance dredging	-	-	-	-	-
	(v) Royalty / revenue share	-	-	-	-	-

(vi) Equipment Hire	71,988,840.00	189,978,585.00	211,048,885.61	65,991,380.00	158,107,280.00	192,582,936.00
(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	216,812,193.75	308,051,850.78	321,354,443.32	253,711,997.25	303,104,934.43	318,280,181.15
(viii) Insurance	56,578,140.00	73,500,000.00	73,500,000.00	46,761,832.71	73,500,000.00	73,500,000.00
(ix) Other expenses						
(x) Technical Service Fee						
Total (i to x)	814,780,556.82	1,144,724,933.85	1,283,650,510.20	628,060,095.48	988,882,671.31	1,197,095,280.18
III Depreciation	314,964,942.38	610,793,610.24	650,283,475.72	307,822,842.25	632,103,514.82	651,141,514.62
IV Overheads						
(i) Management & Administration overheads	197,077,600.00	246,347,000.00	307,933,750.00	197,077,600.00	246,347,000.00	251,715,106.50
(ii) General Overheads	301,941,308.00	317,828,667.91	334,430,957.98	281,441,309.00	294,106,167.91	307,340,945.48
(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off				20,500,000.00	20,500,000.00	20,500,000.00
(iv) Others						
Total (i to iv)	499,018,908.00	564,175,667.91	642,364,707.96	499,018,909.00	500,953,167.91	579,556,051.96
V Operating Surplus / (Deficit) (i) - (ii) - (iii) - (iv)	(188,067,188.95)	481,332,853.66	740,298,404.43	(203,740,100.25)	591,718,658.42	863,025,924.48
VI Finance & Miscellaneous Income (FMI)						
VII Finance & Miscellaneous Expenses (FME)						
VIII FMI Less FME (VI) - (VII)						
IX Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	(188,667,188.95)	481,332,853.66	740,298,404.43	(203,740,100.25)	591,718,658.42	863,025,924.48
X Capital Employed	8,013,006,283.23	8,781,592,580.14	8,201,259,355.29	7,539,830,642.79	8,556,320,708.32	7,909,569,550.35
XI RoCE - Maximum permissible 15%	901,463,206.86	1,314,238,684.02	1,230,188,903.29	848,230,947.31	1,283,448,105.95	1,186,435,432.55
XII Capacity Utilization				68.53%	70.00%	83.17%
XIII RoCE adjusted for capacity utilization	901,463,206.86	1,314,238,684.02	1,230,188,903.29	848,230,947.31	1,283,448,105.95	1,186,435,432.55
XIV Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(1,089,530,375.81)	(832,906,080.36)	(496,890,498.86)	(1,051,971,047.57)	(691,729,447.53)	(328,409,508.07)
XV Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV)/i in %	-88%	-30%	-15%	-85.58%	-24.94%	-9.83%

Annex - II

GATEWAY TERMINALS INDIA PRIVATE LIMITED
Scale Of Rates

1. Definitions:-

- 1.1. "GTI" or "Terminal" means GATEWAY TERMINAL INDIA PVT. LTD.
- 1.2. "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- 1.3. "Foreign Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.4. "Container" means the standard ISO container, suitable for transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.5. "Full Container Load (FCL)" means a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- 1.6. "Less than Container Load (LCL)" means a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- 1.7. "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- 1.8. "Over Dimensional Container (ODC)" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers and Containers requiring special devices for lifting are also classified as Over Dimensional Container.

- 1.9. "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- 1.10. "ICD" means Inland Container Depot.
- 1.11. "Per day" means per calendar day or part there of.
- 1.12. "Import container" means a container discharged from one vessel, stored in GTI and transported out through Road or Train.
- 1.13. "Export container" means a container arrived by road or Train, stored in GTI and loaded on the assigned vessel.
- 1.14. "Transshipment container" means a Container discharged from one vessel, stored in the container yard, and transported through another vessel.
- 1.15. "Shut Out Container" means a container that entered the terminal as export for a vessel as indicated by VCN/VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason and is lying in the container yard.
- 1.16. "Back to Town container" shall mean a container entering the terminal for export for a specific vessel voyage but unable to be exported for some reason and removed from the terminal.
- 1.17. "VCN" means Vessel Call Number.
- 1.18. "VIAN" means Vessel Identification Advice Number.

The following consolidated charges for handling and movement of containers shall be payable by the Shipping Lines / Agents of Vessels or Cargo Agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the terminal:

SECTION - 1 CHARGES FOR ALL NORMAL AND REEFER CONTAINERS

A. Ship to yard/ yard to ship using port crane.

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	3068	4602	6136	1841	2762	3682
ICD Container	3068	4602	6136	1841	2762	3682
Empty Container	2478	3717	4956	1487	2230	2974

B. Yard to CFS/CFS to yard - Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	1092	1638	2184
Empty Container	1092	1638	2184

C. Yard to Rail/Rail to Yard for ICDs only

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
ICD Container (Loaded & Empty)	1534	2301	3068

D. Yard to truck / truck to yard

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	472	708	944
Empty Container	472	708	944

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently.

SECTION - 2 CHARGE FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS**A. 1 - 3000 TEUs**

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	3540	5310	7080	2124	3186	4248
Empty Container	3068	4602	6136	1841	2762	3682

B. 3001 - 6000 TEUs

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	3304	4956	6608	1982	2973	3964
Empty Container	2832	4248	5664	1699	2549	3398

C. 6001 - 9000 TEUs

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	3068	4602	6136	1841	2762	3682
Empty Container	2596	3894	5192	1558	2337	3116

D. Above 9000 TEUs

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	2832	4248	5664	1699	2549	3398
Empty Container	2360	3540	4720	1416	2124	2832

Note:

1. Rate is based on total TEUs brought by the shipping line or agents in the same financial year.
2. A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable.

SECTION - 3 CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINER**A. Ship to yard using port crane**

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	3540	5310	7080	2124	3186	4248
ICD Container	3540	5310	7080	2124	3186	4248
Transshipment Container	3540	5310	7080	2124	3186	4248

B. Yard to CFS - Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	1180	1770	2360

C. Yard to Rail for ICDs only

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
ICD	1770	2655	3540

D. Yard to Truck

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded	590	885	1180

SECTION - 4 CHARGES FOR ALL OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS**A. Ship to yard using port crane**

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded	6136	9204	12272	3682	5523	7364
ICD	6136	9204	12272	3682	5523	7364
Transshipment	6136	9204	12272	3682	5523	7364
Empty	4956	7434	9912	2974	4461	5948

B. Yard to CFS - Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	2183	3275	4366
Empty Container	2183	3275	4366

C. Yard to Rail for ICDs only

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
ICD	3068	4602	6136
Empty Container	3068	4602	6136

D. Yard to truck

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	944	1416	1888
Empty Container	944	1416	1888

SECTION 5 - HATCHCOVERS OF VESSELS

Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)

Particulars.	Foreign Going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (In Rs.)
A. When placing the hatchcover on the quay	72.90	2043
B. Without placing the hatchcover on the quay	29.16	817

Note: If only one operation is carried, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

SECTION 6 - RESTOWS FCLs & MTs

Shifting containers within the vessel (per move)

A. Hatch to Hatch shifting

Particulars	Foreign-Going (In US \$)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	24.30	36.44	48.60	681	1021	1362

B. Other than A

Particulars	Foreign-Going (In US \$)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	97.20	145.79	194.40	2724	4085	5447

SECTION 7 - SHUT OUTS**A. Shutouts Charges**

Particulars	Foreign-Going (In US \$)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	48.60	72.91	97.20	2270	3405	4539

B. Transportation of shutout containers

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	1770.00	2655.00	3540.00	1770	2655	3540

SECTION 8 - REEFER MONITORING AND CONNECTION

Particulars	Rate per 4 hours or part thereof					
	Foreign-Going (In US \$)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	4.86	7.29	9.72	227	340	454

Note: Additional electricity charges at the prescribed rates will be applicable in the case of reefer restows also.

SECTION 9 - OTHER SERVICES**A. Shifting of containers within the terminal for customs inspections or any other purpose, and subsequent loading of containers for delivery**

Particulars	In Rs		
	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	2006	3009	4012

B. Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose by prior arrangement.

Particulars	In Rs		
	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	236	354	472

SECTION 10 - DWELL TIME CHARGES**A. Loaded Import containers**

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 3 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
4 - 15 days	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 days	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
Thereafter	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

B. Loaded Export containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 3 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
4 - 15 days	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 days	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
Thereafter	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

C. Empty Import or Export containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 3 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
4 - 15 days	3.37	6.74	10.11	157.40	314.80	472.15
16 - 30 days	6.74	13.48	20.22	314.80	629.60	944.30
Thereafter	13.48	26.96	40.44	629.60	1259.20	1888.60

D. ICD - Loaded and Empty Import and Export Containers moved by Rail

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 15 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
16 - 30 days	3.37	6.74	10.11	157.40	314.80	472.15
31 - 45 days	6.74	13.48	20.22	314.80	629.60	944.30
Thereafter	13.48	26.96	40.44	629.60	1259.20	1888.60

E. Transshipment loaded Containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 30 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
31 - 45 days	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
Thereafter	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55

F. Transshipment empty containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 15 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
16 - 30 days	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
31 - 45 days	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
Thereafter	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

G. Shutout loaded & empty containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
1 - 15 Days	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 days	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
Thereafter	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

2848 GI/06-11

H. Back to Town loaded & empty containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 3 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
4 - 15 days	3.84	7.68	11.52	179.30	358.65	538.00
16 - 30 days	7.67	15.34	23.01	358.20	716.40	1074.55
Thereafter	15.34	30.68	46.02	716.40	1432.75	2149.10

Notes:

1. The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment /delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays.
2. Transshipment containers whose status (mode of dispatch) is subsequently changed locally shall lose the concessional dwell time as prescribed in Section 10 item (E). Dwell time charges/ Other Charges for such containers shall be recovered at par with import/export containers. A transshipment box, moved other than as defined above, shall be charged at Tariffs applicable to a export/ import container. Such a move will not be treated as a transshipment move.
3. Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch to rail shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of storage fees. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of containers from container yard to ICD yard.
4. The users will not have to pay storage charges for the period during which GTI is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.
5. Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.
6. The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
7. (i). Dwell time charges for Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
(ii). Dwell time charges for Over height and over dimensional containers shall attract 1.25 the normal applicable charges.
8. The storage charges on abandoned FCL containers / shippers owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the days the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions.
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) The Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
 - (b) The line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
9. Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate (notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other public sector banks as may be specified from time to time) prevalent on the date of entry of the vessel into port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal Premises (in case of export containers) shall be applied for conversion of the dollar - denominated charges into Indian rupees.
10. (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this scale of rates. Likewise, the GTIPL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (ii). The rate of penal interest will be 13% p.a. The penal interest will apply to both GTIPL and its users equally.
- The delay in refunds by GTIPL will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users.
- The delay in payments by the user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by GTIPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
11. A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

I. TRANSHIPMENT BETWEEN GTIPL & JNPT/NSICT

Procedure and charges for inter-terminal transfer of transshipment containers between GTIPL & JNPT/NSICT :

- (i) Procedure for handling transshipment (TP) containers:
 - (a). TP Containers discharged at the JNPT/NSICT and bound to be loaded at the GTIPL will be transported by the JNP/NSICT TTs; and, the JNP/NSICT RTGCs will discharge these containers in GTIPLs designated yard.
 - (b). Similarly, TP containers discharged at the GTIPL and bound to be loaded at the JNPT/NSICT will be discharged by the GTIPL by using its RTGCs and TTs in the designated yards of the JNPT/NSICT.

(II). Charges for handling TP Containers:

(a). If a container is discharged by the JNPT/NSICT and loaded by the GTIPL at its terminal, the charges will be as under:

- 50% of the Transshipment container handling charges as per the JNPT/NSICT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT/NSICT.

- For the same container the GTIPL will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of Rs.1300/- (for 20') or Rs.1950/- (for 40') or Rs.2800 (>40') towards inter-terminal transfer.

(b). If a container is discharged by the GTIPL and loaded by the JNPT/NSICT at its Terminal, the Charges will be as under:

- The GTIPL will charge 50% of transshipment container handling charges/as per their Scale of Rates.

- For the same container JNPT/NSICT will charge 50% of the transshipment container handling charges as per their Scale of Rates and in addition also levy a charge of Rs.1428/- (for 20') and Rs.2142/- (for 40') or Rs.2856/- (for >40')

GENERAL NOTES:

1. Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.
2. Containers less than and up to 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of Tariff.
3. The consolidated charges as above include the following elements, viz Stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, stowage planning, wharfage on tare weight of containers and containerized cargo, transportation.
4. Containers other than that of standard size requiring special devices or slings or handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.
5. Any line performing more than 350000 TEUs in a year shall qualify for a rebate of 5% of the total handling charges of the containers.
6. With prior permission of the GTIPL authorities, rebate as follows shall be applicable to terminal users for carrying out various operations with their own arrangements when GTIPL equipments are out of order or not available because they are hired to other users or for any other reason. The rebates applicable along with conditions are as follows:
 - (i) If ship's own gear are used for loading/unloading containers from shore to ship or vice versa, rebates in handling charges shall be allowed as under:

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	708	1062	1416	425	637	850
Empty Container	708	1062	1416	425	637	850

- (ii). If a port user employs his own Tractor Trailer (T.T.) for transporting containers from (a) Quay to Container yard, or (b) Container Yard to Quay

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	354	531	708	212	319	425
Empty Container	354	531	708	212	319	425

- (iii). If a user brings his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa, the following rebates in handling charges shall be allowed:

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	295	443	590	177	266	354
Empty Container	295	443	590	177	266	354

- (iv). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.
- (v). If the terminal user provides lashing/ unlashng gang for lashing operations of containers, then a rebate of Rs.36/- per container in handling charges shall be allowed. The rebate shall be limited to number of containers actually lashed.

7. A container from a foreign port landing at GTI for subsequent transshipment to an Indian port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.

8. In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the shore based facilities of GTI or any other reasons attributable to the GTI, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the GTI.
